



Asamblea General

Distr. limitada
28 de agosto de 2006
Español
Original: inglés

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

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

Observaciones y propuestas presentadas por la Cámara Naviera Internacional, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización sobre temas incluidos en el programa para el 18º período de sesiones

Nota de la Secretaría*

En preparación del 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), la Cámara Naviera Internacional, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización presentaron a la Secretaría el documento que se adjunta como anexo, y en el que se recogen las observaciones y propuestas formuladas por esas entidades en relación con las disposiciones del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías que el Grupo de Trabajo tiene previsto tratar durante el período de sesiones.

El documento que figura en el anexo adjunto se reproduce de la forma en que fue recibido por la Secretaría.

* La presentación tardía de este documento se debe a la fecha en que las observaciones que contiene fueron comunicadas a la Secretaría.



Anexo

Proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.56)

Cámara Naviera Internacional, Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización

Observaciones y propuestas sobre los temas que el Grupo de Trabajo III de la CNUDMI tiene previsto examinar en su 18º período de sesiones, que se celebrará en Viena del 6 a 17 de noviembre de 2006

1. A fin de colaborar en las deliberaciones que mantenga el Grupo de Trabajo en su próximo período de sesiones, la Cámara Naviera Internacional, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización presentan a continuación sus observaciones sobre los siguientes temas que está previsto examinar:

- A. Vía judicial y vía arbitral (capítulos 16 y 17)
- B. Títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte (capítulo 9)
- C. La demora y cuestiones pendientes relativas a las obligaciones del cargador (capítulos 6 y 8)
- D. Limitación de la responsabilidad (capítulos 13 y 21)
- E. Derechos de acción o procesales y plazo para presentar una demanda (capítulos 14 y 15)

A. Vía judicial y vía arbitral (capítulos 16 y 17)

2. El proyecto de convenio no debería contener disposiciones prescriptivas en materia de solución de controversias. La ausencia de tales disposiciones en las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby no ha impedido que se aplicaran de forma muy extendida ni ha creado dificultades en sus principios o en la práctica. En cambio, las disposiciones incluidas en las Reglas de Hamburgo han evidenciado que no son convenientes al reducir su aplicación. Existen, pues, firmes argumentos en favor de dejar que las partes comerciales determinen las disposiciones para la solución de controversias que resulten más adecuadas para sus respectivas necesidades. En este contexto, tal vez valga la pena reiterar un argumento aducido y reconocido por muchos participantes en el Grupo de Trabajo, a saber, que los contratos para el transporte de mercancías son esencialmente una cuestión de derecho privado, más que público, que en la era moderna se conciertan en casi todos los casos entre partes que tienen un poder de negociación similar y que casi siempre están aseguradas.

Vía judicial

3. Las propuestas presentadas en el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo, celebrado en Viena en 2005, si bien eran menos prescriptivas que las Reglas de Hamburgo, representan, sin embargo, una limitación de la autonomía de las partes y crean incertidumbre jurídica.

Proyecto de artículo 75 - Acciones contra el porteador

4. Convendría aclarar que este proyecto de artículo no es aplicable cuando entran en juego los proyectos de artículo 83 y 84.

Proyecto de artículo 76 - Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva

5. Está muy extendida la práctica de incluir en los contratos de transporte cláusulas de jurisdicción o competencia exclusiva. Esas cláusulas dan uniformidad y seguridad jurídica (que son dos de los principales objetivos que se persiguen al formular convenios internacionales) tanto para los propietarios de la carga como para los porteadores. Tal como está redactado, el proyecto de artículo 76, salvo en los contratos de volumen, fomentará la falta de uniformidad y de certeza y promoverá la elección del foro más conveniente por los demandantes. Además, la inclusión en el texto del párrafo 4, que permite a un Estado reconocer cláusulas de jurisdicción que por lo demás no cumplen los requisitos del proyecto de artículo 76, y del párrafo 5, que pese al párrafo 4, permite a un reclamante proceder con su demanda en los ordenamientos especificados en el proyecto de artículo 75, propiciará inevitablemente conflictos entre ordenamientos concurrentes y también dará lugar necesariamente a litigios suplementarios con todos los costos y las demoras que traerán consigo.

Proyecto de artículo 80 - Consolidación y traslado de las actuaciones

6. La situación se complica aun más cuando se entabla una demanda simultáneamente contra el porteador contratante y la parte ejecutante marítima. De no poderse ejecutar una cláusula de jurisdicción exclusiva, el porteador contratante podría verse obligado a defender sus argumentos en un foro en el que no haya consentido en el contrato de transporte, lo cual no sería razonable.

Concurso de reclamaciones

7. La ausencia de disposiciones sobre concurso en caso de múltiples demandas representa una notable deficiencia en los casos que no se aceptan las cláusulas de jurisdicción exclusiva. Tal como está redactado el texto, el propietario de un buque se vería forzado a defender sus reclamaciones en un número casi ilimitado de jurisdicciones cuando se tratara de demandas relativas a cargas multimodales resultantes del mismo incidente. No sería razonable que el porteador tuviera que defender esas demandas en muchos ordenamientos distintos, quedando posiblemente sujeto a diferentes regímenes de la prescripción. Los costos se incrementarían considerablemente, en detrimento de todas las partes, y se demoraría la solución de las demandas cuando el porteador tuviera derecho a limitar su responsabilidad en virtud de un régimen global de limitación. Es preciso reconsiderar esta cuestión.

Proyecto de artículo 79 - Embargo y medidas cautelares

8. Esta disposición facilita que el foro de embargo de un buque (*forum arresti*) se convierta en una jurisdicción suplementaria e imprevisible que se preste a la manipulación por los demandantes que traten de evitar el cumplimiento de lo dispuesto en los foros enumerados en el proyecto de artículo 75. En anteriores deliberaciones, en el Grupo de Trabajo había prevalecido la opinión de que el *forum arresti* no debería prever un factor de conexión suplementario, sin duda debido a la incertidumbre que ello crearía. El problema debe resolverse mediante una disposición sobre conflicto de convenios que dé preferencia a las disposiciones sobre jurisdicción del proyecto de convenio frente a las disposiciones sobre jurisdicción y *forum arresti* de los Convenios sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1952 y de 1999, en la medida en que el derecho internacional lo permita.

Arbitraje

9. Lo que se ha dicho más arriba en relación con los beneficios de la introducción en el texto de cláusulas de jurisdicción o competencia exclusiva es igualmente aplicable a los acuerdos de arbitraje. Durante mucho tiempo las partes en una aventura marítima han recurrido al arbitraje porque resultaba ser un medio rápido y económico para resolver controversias. A raíz de ello han nacido varios centros de arbitraje con experiencia teórica y práctica que están sustentados por un marco jurídico bien desarrollado. En opinión del sector, la introducción en el proyecto de convenio de disposiciones que limitaran la autonomía de las partes en un contrato de transporte para elegir un determinado lugar de arbitraje constituiría una restricción innecesaria y promovería de nuevo la incertidumbre. Se ha argumentado que el derecho ilimitado a incluir acuerdos de arbitraje podría ser utilizado por los propietarios de buques para eludir las disposiciones sobre jurisdicción, dando lugar a las propuestas que examinó el Grupo de Trabajo en su 16º período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 90 a 103) de limitar ese grado de autonomía. Sin embargo, con el régimen actual no se han experimentado tales dificultades y cabe prever que los porteadores que han preferido generalmente la vía judicial, particularmente en el contexto de los transportes que no son a granel, continúen con esa práctica. No obstante, en el futuro puede darse el caso de que la opción mutua preferida sea otra y convendría que el proyecto de convenio no hiciera inviables esos otros arreglos.

Proyecto de artículo 83

10. En virtud de esta disposición, los acuerdos de arbitraje que no sean los que entren en la definición de transportes no regulares en el proyecto de convenio (es decir, los de los buques con servicio irregular) estarían sujetos a las disposiciones supletorias de esa regla en virtud de las cuales el demandante puede optar por un procedimiento judicial pese a la existencia de un acuerdo de arbitraje. Sin embargo, la línea divisoria entre los tipos de transportes no parece estar clara y los buques que se acogen a los términos de los “buques de línea” pero que no viajan de acuerdo con un calendario regular o los que emprenden viajes únicos, viajes ocasionales o que se dedican al transporte de cargas especializadas parecen estar sujetos al régimen. No se entiende el significado preciso de esta disposición, que puede prestarse a distintas interpretaciones.

11. Los servicios de línea que siguen rutas definidas de acuerdo con calendarios fijos están protegidos por las propuestas relativas a los contratos de volumen por servicio de línea (véase el proyecto de artículo 95 del proyecto de convenio). Ello permitirá a los cargadores regulares convenir con los porteadores excepciones a las disposiciones del proyecto de convenio, inclusive mecanismos específicos para aspectos de la solución de controversias que, conforme a la elección de las partes, podrían dirimirse por la vía judicial o por la vía arbitral. Cabe prever que aumente la utilización del sistema de los contratos de volumen por servicio de línea.

12. En cambio, la misma flexibilidad para concertar disposiciones de arbitraje vinculantes y ejecutables resultará problemática en los transportes que no entren en el ámbito del proyecto de artículo 84.

Proyecto de artículo 84 - Acuerdo de arbitraje en transportes no regulares

13. Este artículo se refiere en sentido amplio a la práctica de los buques mercantes de servicio irregular en la que el arbitraje es el método preferido para la solución de controversias. Será necesario asegurar que los acuerdos tengan en cuenta los intereses de terceros, aunque esto sea primordialmente una cuestión de redacción.

14. Sin embargo, queda una cuestión pendiente. En el enunciado original de la parte introductoria se hacía referencia a un acuerdo para recurrir [a la vía judicial o] a un acuerdo de arbitraje, pero en el proyecto final se suprimió el texto entre corchetes sin dar ninguna explicación. Si bien en su gran mayoría las pólizas de fletamento prevén mecanismos de arbitraje, en un número limitado de casos se recurre a la vía judicial. Por consiguiente, la supresión de esas palabras podría tener repercusiones en la exclusividad de dichos mecanismos. A fin de preservar la situación se sugiere la siguiente enmienda:

“Artículo 84. Acuerdos de solución de controversias en servicios de transportes no regulares

Nada de lo dispuesto en el presente convenio afectará a la ejecutabilidad de un acuerdo de arbitraje o de un acuerdo para recurrir a la vía judicial consignado en un contrato de transporte ... [el resto del artículo sin cambios]”

B. Títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte (capítulo 9)

Proyecto de artículo 37 - Emisión de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte

15. Es esencial que el proyecto de convenio contenga disposiciones libres de toda ambigüedad en lo que se refiere a quién tiene derecho a recibir el título de transporte. A nuestro entender, la persona con derecho a recibir dicho título es el cargador; no obstante, ésta debería ser sólo la regla declaratoria, lo cual significa que el cargador podrá pedir que el porteador entregue el título de transporte a otra persona, por ejemplo, al consignador/vendedor. Corresponde al vendedor en un contrato de compraventa FOB asegurar en dicho contrato que el comprador/cargador FOB convenga con el porteador en que el título de transporte se emita en favor del vendedor o del consignador.

Proyecto de artículo 38 - Datos del contrato

16. Deberían agregarse al artículo disposiciones en virtud de las cuales se requiriera el nombre y la dirección del cargador.

Proyecto de artículo 40 - Deficiencias en los datos del contrato

17. Debería suprimirse el párrafo 3 del proyecto de artículo 40. Estamos en contra de que cuando el título de transporte o el documento electrónico de transporte resulten ambiguos u omitan toda referencia a la identidad del porteador se presuma que el propietario registrado del buque es el porteador. Un propietario registrado puede ser una institución financiera que no tenga nada que ver con la explotación del buque o sus transportes. Además, esa presunción es inapropiada en un instrumento que abarca el transporte de puerta a puerta en que el porteador no identificado fuera un operador no de buques. Del mismo modo, también nos parece inapropiada e inequitativa la posibilidad de que se presuma que el fletador a casco desnudo es el porteador, dado que los buques están a menudo bajo contratos de gestión en los que el propietario registrado y cualquier fletador a casco desnudo tienen poco que ver con las operaciones cotidianas.

18. La transmisión de la responsabilidad es una característica de las convenciones internacionales de responsabilidad e indemnización por motivos de contaminación, en las que el demandante es un tercero no vinculado a las otras partes, pero esa transmisión es inapropiada para las partes que intervienen en el transporte contratante de las mercancías. Un cargador debería verificar la identidad del porteador contratante, y las partes que adquirieran conocimientos de embarque no deberían gozar de una mejor posición que el cargador que, de conformidad con el proyecto de artículo 38.1 e), conocerá el nombre y la dirección del porteador, consignados en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte. Durante unas consultas oficiosas, una mayoría de delegados que analizaban esta cuestión se opusieron al párrafo 3 del proyecto de artículo 40.

Proyecto de artículo 41 - Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato

19. Aparte de las observaciones más técnicas que figuran más abajo, los párrafos a) y c) del proyecto de artículo 41 son aceptables. En cambio, el párrafo b) resulta difícil de leer, es poco claro y además repetitivo. El encabezamiento del proyecto de artículo 41 rige tanto al párrafo a) como al b) y no se entiende muy bien por qué en la última parte del párrafo b) se repite en gran medida lo que ya se desprende del encabezamiento del proyecto de artículo 41. El problema puede resolverse suprimiendo simplemente la última parte del párrafo b), es decir, todas las palabras a partir de “el porteador podrá incluir ...”.

20. Las palabras del inciso i) del proyecto de artículo 41 a) (“si el porteador puede demostrar que”) parecen estar en contradicción con la regla de la carga de la prueba enunciada en el proyecto de artículo 42 c), en virtud del cual corresponde a la parte que alegue que el porteador no obró de buena fe demostrar tal alegación.

21. A fin de paliar esos problemas, sugerimos que se revise el texto del proyecto de artículo 41 del siguiente modo:

“Artículo 41. Reservas concernientes a la descripción y al peso de las mercancías en los datos del contrato

El porteador, si obra de buena fe cuando emite un título de transporte o un documento electrónico de transporte, podrá formular reservas a la información a la que se hace referencia en el artículo 38 1) a), 38 1) b) ó 38 1) c), a fin de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador:

- a) En el caso de mercancías no transportadas en contenedores*
 - i) Si el porteador carece de medios razonables para verificar la información facilitada por el cargador, podrá hacerlo constar en los datos del contrato, indicando la información a que se refiera, o*
 - ii) Si el porteador tiene buenas razones para estimar que la información facilitada por el cargador es inexacta, podrá incluir en los datos del contrato una cláusula de reserva indicando lo que razonablemente entiende por información exacta.*
- b) En el caso de mercancías transportadas en contenedores*
 - i) A menos que el porteador [o una parte ejecutante] inspeccione efectivamente las mercancías que se encuentren en el interior del contenedor o adquiera de alguna otra forma un conocimiento efectivo del contenido del contenedor antes de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte, siempre que, en dicho supuesto, le sea posible formular reservas, en caso de que estime razonablemente que la información facilitada por el cargador sobre el contenido del contenedor es inexacta.*
 - ii) El porteador podrá formular reservas respecto de toda declaración del peso de las mercancías o del peso del contenedor y de su contenido, declarando explícitamente que él no ha pesado ese contenedor; si*
 - 1. el porteador puede demostrar que ni él ni una parte ejecutante han pesado el contenedor, y si el cargador y el porteador no estipularon con anterioridad al transporte que el contenedor debía pesarse y que debía consignarse el peso en los datos del contrato, o*
 - 2. el porteador puede demostrar que no disponía de ningún medio de verificación razonable para comprobar el peso del contenedor”.*

Proyecto de artículo 43 - Prueba rebatible y prueba concluyente

22. No resulta apropiado que títulos no negociables aporten pruebas concluyentes, dado que las pruebas concluyentes sólo deberían vincularse a los títulos negociables cuando un tercero comprador de las mercancías invoque los términos del título negociable al adquirir las mercancías. En consecuencia, deberían suprimirse las variantes A y B.

Proyecto de artículo 44 - Fuerza probatoria de una cláusula de reserva

23. La idea recogida en la nota 154 de pie de página de dar importancia jurídica a si el contenedor se entrega intacto y sin daños dará lugar a mucha incertidumbre y a muchas controversias. Además, el texto de esta variante parece confundir la responsabilidad documental con la responsabilidad por la carga. En vista de todo ello, la variante que figura en la nota 154 de pie de página no resulta aceptable.

C. Demora y cuestiones pendientes acerca de las obligaciones del cargador (capítulos 6 y 8)

24. Durante el 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo se examinó extensamente la cuestión de la responsabilidad del cargador por demora y se analizaron varias opciones (véase A/CN.9/594, párrs. 199 a 207). No se llegó a ninguna solución, pero recibió un apoyo considerable la idea de que los principios se enunciaran de forma equilibrada; por ejemplo, o bien el proyecto de convenio debería disponer que tanto el porteador como el cargador deberían ser responsables por la demora, o bien se debería prever que ninguno de los dos sería responsable en virtud del Convenio.

25. Los porteadores siguen estando muy en contra de que se les haga responsables de demoras al margen de todo acuerdo expreso entre las partes, dejando aparte la cuestión de la responsabilidad por las pérdidas físicas o los daños sufridos por las mercancías o por el buque a causa de la demora. En consecuencia, nos adherimos plenamente a las propuestas que figuran en el documento A/CN.9/WG.III/WP.69.

26. Si el documento A/CN.9/WG.III/WP.69 no obtiene un apoyo suficiente y si se decide dejar la cuestión de la responsabilidad por demora en manos del derecho interno, es indispensable que, a fin de dar certeza y previsibilidad al proyecto de convenio, se establezcan en su texto algunas restricciones referentes a las responsabilidades por demora en que pueden incurrir los cargadores y los porteadores en virtud de las legislaciones nacionales, y tal vez convenga hacer una distinción entre los transportes a granel y los transportes por servicios regulares. En consecuencia, el proyecto de convenio debería contener los siguientes elementos:

1. Cuando los daños físicos sufridos por las mercancías o por el buque se produzcan a raíz de una demora, el proyecto de convenio debería disponer que el porteador y el cargador son responsables y debería limitarse su responsabilidad, conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 *infra*.
2. El proyecto de convenio debería dar a los Estados el derecho a combinar la responsabilidad del porteador con la del cargador por motivos de demora del modo siguiente:
 - i) La responsabilidad del porteador debería limitarse a la pérdida del valor de las mercancías en el mercado y a pérdidas similares directamente relacionadas con las mercancías a raíz de la demora. La responsabilidad y sus límites deberían fijarse conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 *infra*;
 - ii) La responsabilidad del cargador debería guardar relación con la pérdida directamente ocasionada por la demora del buque, concretamente en su carga, su partida, su travesía, su llegada o su descarga. La

responsabilidad y los límites de ésta deberían fijarse conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 *infra*.

3. La responsabilidad del cargador y del porteador por demora en virtud del proyecto de convenio o de las legislaciones nacionales serían como sigue. La responsabilidad del cargador sería una responsabilidad ordinaria basada en la falta, limitada, por ejemplo, al valor de las mercancías. La responsabilidad del porteador debería regirse por las reglas generales de responsabilidad del proyecto de convenio y limitarse al flete (es decir, a una cantidad equivalente a una vez el importe del flete pagadero por las mercancías en demora).

27. Si se decide regular en el proyecto de convenio la responsabilidad por demora y no dejarla en manos del derecho interno, las reglas del proyecto de convenio deberían basarse en los mismos principios que se enuncian más arriba, a saber, disponiendo una responsabilidad restringida en concepto de demora para el cargador y para el porteador y prever la limitación de la responsabilidad de ambas partes.

Mercancías peligrosas

28. En el 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo, se decidió limitar considerablemente el alcance de la obligación del cargador de proporcionar información conforme al proyecto de artículo 30 b) adoptando la propuesta que figura en el párrafo 6 del documento A/CN.9/WG.III/WP.69 (véase A/CN.9/594, párrs. 190 a 194). En vista de este cambio, parece justificado prever la responsabilidad objetiva del cargador de facilitar información exacta. Debería mantenerse, en la variante A y en la variante B del párrafo 2 del proyecto de artículo 31, la referencia al proyecto de artículo 30 b) y c), y debería descartarse la propuesta del párrafo 25 del documento A/CN.9/WG.III/WP.67.

D. Limitación de la responsabilidad (capítulos 13 y 21)

Proyecto de artículo 64 - Límites básicos de la responsabilidad

29. Estamos firmemente convencidos de que sería apropiado incluir en el proyecto de artículo 64 1) del proyecto de convenio los límites establecidos en las Reglas de La Haya-Visby. La experiencia demuestra que la inmensa mayoría de las demandas entran en los límites actuales de la responsabilidad (véase la nota 2 de pie de página de A/CN.9/WG.III/WP.34). Además, la adopción de los límites de las Reglas de La Haya-Visby constituiría de por sí un notable incremento del promedio mundial de los límites aplicados. Sugerimos que se haga la siguiente enmienda en el proyecto de artículo 64:

*“A reserva de lo dispuesto en el artículo 65 y 66 1), la responsabilidad del porteador por incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al Convenio quedará limitada a 666,67 DEG por bulto o por otra unidad de carga o a 2 DEG por kilogramo del peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta última cantidad es superior a la primera, **salvo que se haya convenido y pagado un flete ad valorem** o que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su expedición y ese valor haya sido consignado en los datos del contrato [o en todo supuesto en el que el porteador y el cargador hayan estipulado una suma superior al límite de la responsabilidad fijado en el presente artículo].”*

30. La inclusión o no de la última frase que figura entre corchetes dependerá del resultado de las deliberaciones sobre el proyecto de artículo 94.

31. Es de suma importancia que todas las responsabilidades derivadas de incumplimientos de los deberes, obligaciones, etc. del porteador en virtud del presente convenio estén sujetas a limitación. Suponemos que las palabras del proyecto de artículo 64 “*por incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al Convenio*” persiguen exactamente este fin. Así pues, la entrega dolosa y las declaraciones inexactas constituyen incumplimientos de las obligaciones previstas en el proyecto de convenio por los que el porteador puede incurrir en responsabilidad, pero también tiene derecho a la limitación de la responsabilidad (salvo, naturalmente, en caso de incumplimiento intencionado).

32. Debe incluirse en el proyecto de convenio el derecho a limitar en el derecho interno la responsabilidad por demora. Nos remitimos a nuestras observaciones que figuran más arriba en relación con la demora.

33. Estamos totalmente en contra del proyecto de artículo 64 2), tanto de su variante A como de su variante B, por lo que apoyamos su supresión. Para entrar en el ámbito de proyecto de convenio, todo contrato de transporte deberá incluir un tramo marítimo, y en la inmensa mayoría de los transportes que entren en el ámbito del proyecto de convenio, el tramo marítimo será el más importante tanto por su duración como por su distancia. En tales circunstancias, resultaría lógico aplicar la responsabilidad y las reglas de limitación al tramo marítimo por los daños ocultos. Naturalmente, existen varios casos en que el tramo marítimo es insignificante, por ejemplo, en un transporte desde la parte septentrional de Suecia mediante transbordador por el estrecho de Sound hasta la parte meridional de Italia. Tenemos la convicción de que en casi todos esos casos será posible determinar si el daño se produjo durante la travesía en el transbordador o en alguna etapa del transporte por carretera. Ponemos en duda que las propuestas de la variante A y de la variante B beneficien realmente a los demandantes si, tal como indican las pruebas, la gran mayoría de las reclamaciones entran en los límites de las Reglas de La Haya-Visby. También tememos que un aumento de la responsabilidad por daños ocultos pueda inducir a los porteadores marítimos a no ofrecer documentos multimodales de transporte y a un incremento de los costos de los seguros. Cuando se trate de demandas de gran importancia, los porteadores harán todo lo que esté a su alcance para determinar dónde se produjo el daño, a fin de respaldar un recurso de reclamación contra el subporteador. Es muy cuestionable el criterio básico de las variantes A y B en virtud del cual un gran número de reclamaciones son demandas por daños ocultos. Esta razón por sí sola ya bastaría para no apoyar la variante A ni la variante B. Además, las propuestas darían lugar a una gran incertidumbre. Este sería el caso especialmente si se mantenía en el texto la referencia al derecho interno.

Proyecto de artículo 104 - Enmienda de los límites fijados

34. Ponemos en tela de juicio la idoneidad de un procedimiento de enmienda tácito en un instrumento de derecho privado. Ahora bien, si se conviene en los límites de las Reglas de La Haya-Visby, no nos oponemos a un procedimiento de enmienda tácito. En tal caso, apoyaríamos los principios enunciados en el documento A/CN.9/WG.III/WP.34 (Sección II).

35. El párrafo 5 del proyecto de artículo 104 sigue el modelo del Convenio de Atenas, y los factores enunciados en la disposición son apropiados para un instrumento de derecho público cuya principal finalidad sea regular las demandas por pérdidas de vidas humanas y por lesiones corporales sufridas por los pasajeros. Sin embargo, de lo que se ocupa primordialmente el proyecto de convenio es de las reclamaciones de bienes de las partes comerciales. Además de la lista de factores enunciados en el párrafo 5 del artículo 104, consideramos que deberían tenerse en cuenta los valores medios de la carga y las tarifas medias de los fletes al dar curso a una propuesta de enmienda de los límites.

36. Si bien no tendríamos ningún reparo en que se tomaran en consideración los cambios en los valores monetarios, señalaremos que entran en juego muchos otros factores, como el tipo y el valor de los productos básicos, la disminución del costo real de muchos bienes de consumo y las mejoras en el embalaje y en el transporte en general. Además, según una investigación preliminar se ha producido una caída importante del valor relativo de las tarifas de los fletes en los últimos años.

E. Derechos de acción o procesales y plazo para presentar una demanda (capítulos 14 y 15)

Capítulo 14 - Derechos de acción o procesales

37. Tenemos muchas dudas sobre la necesidad de incluir este capítulo en el proyecto de convenio y consideramos que debería suprimirse. En la mayoría de los ordenamientos jurídicos, el derecho a presentar demandas está generalmente regulado por reglas generales, y establecer un conjunto especial de reglas aplicables a este respecto, que pueden diferir de las reglas aplicables en virtud del derecho interno, podría resultar difícil, cuando no imposible.

Capítulo 15 - Plazo para presentar una demanda

Proyecto de artículo 69 - Prescripción de acciones

38. Propugnamos que se mantenga en el texto el plazo actual de prescripción de un año, tal como figura en la variante A del proyecto de artículo 69. Con las comunicaciones modernas, rápidas, etc., resulta difícil comprender la necesidad de que se prorrogue ese período. La tendencia actual en los derechos internos es reducir los períodos de prescripción. Sugerimos que el texto de la variante A del proyecto de artículo 69 se haga extensivo también a las acciones entabladas contra partes ejecutantes marítimas, pero puntualizando que esa extensión del ámbito de aplicación del artículo se limite a las acciones presentadas contra portadores contratantes y partes ejecutantes marítimas. Nuestra sugerencia obedece al hecho de que en el proyecto de convenio no se prevén reglas sobre la jurisdicción, etc., con respecto a los cargadores. En consecuencia, la incoación de procedimientos contra cargadores puede ser una tarea algo más compleja que justifique un período de prescripción más largo, y tal vez sea mejor dejar esta cuestión en manos del derecho interno.

Proyecto de artículo 72 - Acción de repetición o de resarcimiento

39. Preferimos la variante B del proyecto de artículo 72 b).

Proyecto de artículo 74 - Acciones contra el fletador de un buque fletado a casco desnudo

40. En lo que se refiere a este proyecto de artículo, nos remitimos a las observaciones que hemos hecho más arriba en relación con el proyecto de artículo 40.
