

### 3. Nota del Secretario General : comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (adición) (A/CN.9/109/Add.2)\*

REPÚBLICA ARABE LIBIA

[Original : árabe]

Antes de formular nuestros comentarios al texto del proyecto de convenio, artículo por artículo, desearíamos señalar que la República Árabe Libia no se ha adherido al Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos y su Protocolo de firma, hechos en Bruselas el 25 de agosto de 1924, que fueron modificados por el Protocolo de Bruselas de 1968. La República Árabe Libia ha incluido las disposiciones de dicho Convenio en su ley marítima, promulgada en 1953.

#### Artículo 1

A. En el párrafo 1 no se indica si el porteador es propietario del buque o lo ha fletado para cumplir el contrato de transporte. Esto contradice el párrafo 1 del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924.

B. En el párrafo 2 se hace referencia al « porteador efectivo », por el que se entiende toda persona a quien el porteador contratante haya encomendado la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías. Nos parece que estas definiciones que se dan en el proyecto de convenio de « porteador », « porteador contratante » y « porteador efectivo » crean muchas ambigüedades al determinar la responsabilidad. Estimamos que sería preferible utilizar el término « porteador » en el sentido en que figura en el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y de su equipaje, de 1974.

C. La definición de consignatario en el párrafo 3 resulta ambigua y requiere ulterior precisión. En esa definición no se indican claramente las normas que autorizan a una persona a recibir las mercancías, ni el punto de referencia al respecto.

Podría definirse el « consignatario » según lo hace la Ley francesa de 31 de diciembre de 1966 relativa a los contratos de fletamento de buques y de transporte marítimo. En dicha ley, se define el « consignatario » del modo siguiente : « Por consignatario se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías de conformidad con el contrato de transporte; es la persona cuyo nombre figura en el conocimiento de embarque cuando éste es nominal, o que presenta el conocimiento de embarque a la llegada, cuando el conocimiento se ha expedido al porteador, o el último endosante, cuando el conocimiento es a la orden ».

D. En el párrafo 4 se amplía la definición de « mercancías » para incluir los animales vivos y la carga sobre cubierta, lo que contradice el inciso c del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924. Estimamos que en la definición de mercancías debe incluirse claramente el equipaje no acompañado.

E. En el párrafo 5 se define el « contrato de transporte ». Puede omitirse la última frase de este párrafo, que dice « en el cual habrán de entregarse », pues no tiene ningún objeto.

Parece necesario que se haga referencia al « consignatario » en la definición del contrato de transporte, ya que en ella sólo se mencionan el cargador y el porteador. El consignatario debería estar autorizado a invocar el contrato de transporte, pese a no ser parte en él. En caso de inexistencia de conocimiento de embarque, que es un documento acreditativo de las mercancías, el consignatario no podría ejercer los derechos del cargador a menos que estuviera autorizado a hacerlo, de conformidad con las disposiciones de las legislaciones nacionales que reconocen ese derecho. En la mayoría de los países, si no en todos ellos, la legislación no incluye tales disposiciones; no existe una disposición que permita a un consignatario ejercer los derechos del cargador.

Con el fin de no acudir a las legislaciones nacionales, conviene que en el proyecto de convenio se incluya una definición del contrato de transporte en la que se especifiquen los derechos de cargadores y porteadores, así como los del consignatario. Es necesario determinar los derechos del consignatario en caso de que no exista conocimiento de embarque.

Además de lo que antecede, debería preverse explícitamente que el porteador adquiere, de conformidad con el contrato de transporte, el derecho a hacer valer, en nombre del consignatario, una reclamación derivada del contrato, especialmente en relación con el pago del flete.

Sobre la base de las consideraciones anteriores, debería añadirse la siguiente frase al párrafo 5 del artículo 1 :

« De conformidad con este contrato, el consignatario tendrá derecho a ejercer los derechos del cargador y quedará obligado por las mismas obligaciones que éste ».

F. En el párrafo 6 se define el « conocimiento de embarque » como el documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que consta que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas contra la presentación de ese documento.

De hecho, esta definición debe ser reconsiderada, toda vez que plantea las siguientes cuestiones :

1. El conocimiento que entrega el porteador antes de la carga de las mercancías (conocimiento contra derechos de carga).

2. ¿Significa esta definición que la obligación de realizar la carga incumbe siempre al porteador ?

3. El texto permite que el conocimiento de embarque se expida al porteador. Algunas legislaciones nacionales muestran tendencia a suprimir el « conocimiento al porteador » (la nueva legislación marítima griega) por ser incompatible con el hecho de que el conocimiento acredita derechos de valor financiero. Por ello, esas legislaciones nacionales prefieren limitar las referencias al conocimiento nominativo y al conocimiento a la orden.

\* 5 de octubre de 1976. Los comentarios que se reproducen en el presente documento se recibieron después del noveno período de sesiones de la CNUDMI.

*Artículo 2*

A. En los incisos *d* y *e* del párrafo 1 no es necesario añadir la expresión « u otro documento » después de « conocimiento de embarque ». Es preferible mencionar sólo el « conocimiento de embarque », para evitar confusiones en relación con el documento que proporciona la base para la aplicabilidad del convenio.

B. *Párrafo 4.* Debe indicarse claramente que el Convenio no será aplicable en el caso de que se haya expedido un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, cuando el titular del conocimiento sea al mismo tiempo fletador del buque y parte en el contrato. Los juristas de todo el mundo convienen unánimemente en este principio, sobre la base del Convenio de Bruselas de 1924 sobre conocimientos de embarque.

Este párrafo puede suscitar también el temor de que, si se ha extendido un conocimiento de embarque y endosado a un agente del cargador, tal vez no se cumplan las condiciones del contrato de fletamento, puesto que el titular del conocimiento de embarque no debe ser el cargador ni un representante suyo. Por consiguiente, es preferible sustituir la expresión « el titular del conocimiento » por « un tercero de buena fe ».

*Artículo 4*

A. *Párrafo 2.* Nos parece oportuno que se añadan las palabras « en el puerto de descarga » después de « consignatario », y se añada una nueva frase del tenor siguiente : « cuando las mercancías hayan sido entregadas al consignatario fuera del puerto de descarga, se entenderá que la entrega se ha realizado en el puerto de descarga ».

B. Para que el orden de los incisos del párrafo 2 resulte lógico, debe ser el siguiente : *c, a, b*, en lugar del orden actual.

*Artículo 5*

A. Debe interpretarse que « error náutico » se utiliza en el sentido restringido de la expresión. Por consiguiente, la culpa que pueda producirse en « la administración comercial del buque » debe quedar excluida del « error náutico ».

B. El párrafo 4 se ocupa de la exoneración de responsabilidad en caso de incendio. Estimamos que debería aclararse el texto. El párrafo se refiere a uno de los casos consignados en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de 1924. El nuevo texto es incompatible con el nuevo sistema de responsabilidad, basado en la prueba de la culpa del porteador, y no tiene paralelo en otros convenios de transporte. Sugerimos que el texto sea del siguiente tenor : « el porteador responderá en caso de incendio, a menos que demuestre que el buque estaba provisto de dispositivos de prevención de incendio y que cuando se produjo éste sus auxiliares o agentes adoptaron medidas razonables para impedirlo o reducir sus efectos, y siempre que el demandante demuestre la culpa o negligencia del porteador, sus representantes o sus auxiliares ».

C. La inclusión en el artículo 5 del principio de la responsabilidad por demora se considera una modificación fundamental de los principios de la responsabilidad.

D. Las medidas previstas en el párrafo 6 del artículo 5 pueden justificar una reclamación en el caso de avería gruesa, cuando se desechan algunas de las mercancías embarcadas para salvar las restantes. En este caso, el porteador continuará siendo responsable de la avería gruesa con respecto a las mercancías abandonadas.

Sugerimos que se añada lo siguiente : « excepto avería gruesa, asistencia y salvamento ».

*Artículo 6*

Consideramos que el método de limitar la responsabilidad del porteador por bulto o unidad de peso conforme a lo dispuesto en el Protocolo de 1968 es más eficiente que la limitación o la estimación de la responsabilidad basada en el peso únicamente.

Es preferible elegir un sistema de limitación de la responsabilidad en caso de demora calculado sobre la base de la cuantía del flete, en lugar de limitar la responsabilidad por demora del mismo modo que se limita la responsabilidad en caso de pérdida o daños.

Sugerimos también que se prevean otros medios para limitar la base monetaria de la responsabilidad.

*Artículo 8*

Este artículo se ocupa de la pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad por el porteador o sus empleados. Nos parece oportuno que se añadan, después de las palabras « el porteador » las palabras « o sus empleados o representantes que actúen dentro de los límites de sus funciones ».

*Artículo 9*

Este artículo se refiere a la carga sobre cubierta. Para evitar ambigüedades, deben suprimirse las palabras « o en otro documento que acredite el contrato de transporte ». (Véase el comentario al artículo 2 *supra*.)

*Artículo 10*

A. Debe reexaminarse este artículo en su totalidad a la luz de las observaciones sobre el artículo 1 en relación con la definición de « porteador ». Por consiguiente, debe suprimirse la palabra « contratante » siempre que aparezca en el artículo, así como en su título.

B. Sugerimos que se añada lo siguiente al párrafo 3 : « No obstante, el porteador continuará obligado por las obligaciones y concesiones dimanadas de ese acuerdo especial cuyo incumplimiento se considerará acto u omisión del porteador conforme al artículo 8 ».

*Artículo 11*

A. Son válidas las mismas observaciones por lo que se refiere a la palabra « contratante ».

B. El párrafo 2 resulta totalmente inaceptable. Si se permite que el porteador quede exonerado de responsabilidad por daños en la entrega ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo, se contradice el texto del artículo 10. En nuestra opinión, debe suprimirse el párrafo 2 de este artículo.

*Artículo 14*

Las mismas observaciones hechas más arriba sobre la necesidad de suprimir la palabra « contratante ».

*Artículo 16*

Parece redundante la expresión « incluido un consignatario ». Nos parece preferible incluir el texto destinado a proteger a terceros que figura en el artículo 1 del Protocolo de 1968 por el que se modificó el párrafo 4 del artículo 3 del Convenio de 1924. Dicho texto es el siguiente : « Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe ».

*Artículo 17*

Por las razones indicadas en el comentario al artículo 16, debe suprimirse la expresión « incluido un consignatario » en los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17.

*Artículo 19*

Nos parece conveniente que se supriman las palabras « en su caso », puesto que se trata de un « documento de transporte » existente. Sin tal documento, no es posible hacer una reclamación válida respecto del estado de las mercancías en el momento en que se entregan al porteador.

*Artículo 20*

Estimamos que debe mantenerse el plazo de un año previsto en el Convenio de 1924 y en muchas legislaciones nacionales. Este plazo de un año impide también que permanezcan sin resolver por largo tiempo las controversias con el porteador.

*Artículo 21*

A. Tenemos objeciones con respecto al párrafo 2. Nos parece aceptable la disposición contenida en el artículo 17 del Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974.

La misma observación cabe hacer en relación con el párrafo 3 *a* del artículo 22.

B. La segunda frase del párrafo 2 *a* del artículo 21 contradice el artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques, a que se han adherido muchos Estados.

*Artículo 23*

Es preferible hacer referencia a « cualquier documento de transporte », después de « conocimiento de embarque », puesto que la expresión « cualquier otro documento que acredite el contrato » es una repetición del « contrato de transporte » que aparece en la primera línea. Por otra parte, la expresión « cualquier otro documento de transporte » se refiere a los casos en que no se ha expedido un conocimiento de embarque.

*Artículo 24*

Este artículo debe redactarse de forma que no se vea afectada la aplicación de las Reglas de York-Amberes relativas a la liquidación de la avería gruesa.

*Artículo 25*

Cabe hacer al párrafo 2 de este artículo las mismas observaciones que al párrafo 1 del artículo 2.

#### 4. Informe del Secretario General : análisis de las observaciones de los gobiernos y las organizaciones internacionales relativas al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/110)\*

## ÍNDICE

	<i>Página</i>
I. INTRODUCCIÓN . . . . .	293
II. ANÁLISIS DE LAS OBSERVACIONES . . . . .	294
A. Observaciones sobre el proyecto de convenio en su conjunto . . . . .	294
B. Observaciones sobre las disposiciones del proyecto de convenio . . . . .	294
Parte I. Disposiciones generales . . . . .	294
Artículo 1. Definiciones . . . . .	294
Artículo 2. Ambito de aplicación . . . . .	297
Artículo 3. Interpretación del Convenio . . . . .	300
Parte II. Responsabilidad del porteador . . . . .	300
Artículo 4. Período de responsabilidad . . . . .	300
Artículo 5. Disposiciones generales . . . . .	301
Artículo 6. Límites de la responsabilidad . . . . .	309
Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual . . . . .	313
Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad . . . . .	313
Artículo 9. Carga sobre cubierta . . . . .	314
Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo . . . . .	316
Artículo 11. Transporte directo . . . . .	317

\* 25 de febrero de 1976.