



Asamblea General

Distr. general
22 de septiembre de 2008
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional Cuadragésimo primer período de sesiones

Acta resumida de la 876ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el lunes 23 de junio de 2008, a las 15.00 horas

Presidente: Sr. Illescas. (España)

Índice

Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre los contratos relativos al transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo
(*continuación*)

La presente acta está sujeta a correcciones.

Las correcciones deberán redactarse en uno de los idiomas de trabajo y presentarse en forma de memorando. Además, deberán incorporarse en un ejemplar del acta. Las correcciones deberán enviarse, *dentro del plazo de una semana a contar de la fecha del presente documento*, a la Jefa de la Sección de Edición de Documentos Oficiales, oficina DC2-750, 2 United Nations Plaza.

Las correcciones que se introduzcan en las actas del presente período de sesiones se publicarán en un solo documento de corrección, poco después de finalizar el período de sesiones.



Se declara abierta la sesión a las 15.10 horas.

Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre los contratos relativos al transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (continuación) (A/CN.9/642, A/CN.9/645 y A/CN.9/658 y Add.1-13; A/CN.9/XLI/CRP.5)

Proyecto de artículo 81 (Disposiciones generales) (continuación)

1. **El Presidente** invita a la Comisión a examinar las propuestas de enmienda al proyecto de artículo 81 (A/CN.9/XLI/CRP.5) patrocinadas por las delegaciones de Alemania, Austria, Suiza y Australia.

2. **La Sra. Czerwenka** (Alemania), presenta la propuesta y dice que el proyecto de convenio sentó las bases de la responsabilidad del cargador frente al porteador, en el proyecto de artículo 31, pero sin establecer un límite monetario de dicha responsabilidad. Para lograr un equilibrio más justo entre el cargador y el porteador, los patrocinadores de la propuesta tienen la impresión de que las partes de un contrato de transporte deberían tener la opción de acordar un tope sobre la responsabilidad del cargador. Esto es particularmente cierto en cuanto a la responsabilidad objetiva, que está limitada por la legislación nacional de muchos Estados. Puesto que el Grupo de Trabajo no pudo llegar a un acuerdo respecto a la cantidad a la que asciende dicho límite, los patrocinadores consideraron que el proyecto de convenio debe permitir abordar este tema mediante acuerdo entre las partes.

3. También se debatió si el verbo “se limite”, en el proyecto de artículo 81, haría referencia a un límite monetario de responsabilidad o a la modificación de una obligación. En aras de la claridad, la propuesta sustituiría “se limite” por “se reduzca”, en los apartados a) y b) del párrafo 2. También se agregaría un nuevo apartado c) del párrafo 2, con el texto siguiente:

“No obstante, en el contrato de transporte podrá fijarse una suma por la que se limite la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus respectivas obligaciones, mientras el reclamante no pruebe que la pérdida resultante del incumplimiento de obligaciones es imputable a

un acto u omisión personal de quien invoque el derecho a limitar su responsabilidad y que ese acto o esa omisión se hayan realizado con la intención de causar dicha pérdida, o temerariamente y a sabiendas de que, a consecuencia de ello, la pérdida probablemente se produciría.”

4. El texto de la segunda parte de la oración, a partir de “mientras”, que refleja el texto del proyecto de artículo 63 (Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad), se ha incluido con el fin de abordar la inquietud expresada por el representante de Francia, quien señala que incluso un límite que se acordara de modo contractual no debería aplicarse, en caso de producirse una falta de conducta intencional por parte del cargador.

5. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) manifiesta que, aunque le complace comprobar que la delegación alemana elogia los beneficios de la autonomía contractual, considera que el proyecto de artículo 82 (Normas especiales relativas a los contratos de volumen), el cual ya ha sido aprobado por la Comisión en cuestiones de fondo, ofrece los medios adecuados para proporcionar límites de responsabilidad que no se encuentran disponibles en virtud del proyecto de convenio, puesto que las partes intervinientes en un contrato de volumen serán las que con mayor probabilidad convengan un límite sobre la responsabilidad del cargador. Además, los tipos de límites previstos en la propuesta son, incluso, más amplios que los que el cargador puede obtener con arreglo al proyecto de artículo 82, que contiene disposiciones de imperatividad máxima que no admiten estipulación en contrario alguna. Por consiguiente, la propuesta resulta inaceptable para su delegación.

6. **Las señoras Halde** (Canadá) y **Talbot** (Observadora de Nueva Zelanda) respaldan la propuesta.

7. **El Sr. Sato** (Japón) afirma que, en términos generales, su delegación acoge con satisfacción la flexibilidad sobre la responsabilidad del cargador y la autonomía contractual. No obstante, desea que los patrocinadores expliquen si, tal y como ha sugerido el representante de los Estados Unidos de América, la intención de la propuesta consiste en permitir una autonomía contractual completa, incluso en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas. También implica una cuestión de política pública, ya que en el

proyecto de artículo 82, párrafo 4, se indica específicamente que, incluso en el caso de los contratos de volumen, las estipulaciones contrarias autorizadas en el artículo 82, párrafo 1, no se aplicarán a los derechos y las obligaciones prescritas en los artículos 30 y 33, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de dichas obligaciones. Si la intención recogida en la propuesta fuera la de permitir tales estipulaciones en contrario, se pondrían en cuestión las previsiones anteriores y modificaría la interpretación de los artículos 30 y 33 por parte de su delegación.

8. **El Sr. Ibrahim Khalil Diallo** (Senegal) declara que, tras todos los infructuosos esfuerzos realizados a fin de limitar la responsabilidad del cargador, resultaría peligroso permitir su limitación mediante contrato, dado que los intereses del destinatario podrían no quedar protegidos. Sería preferible mantener el proyecto de artículo 81 en sus términos actuales y permitir que fueran los tribunales quienes determinen los límites de la responsabilidad, en caso de producirse controversias.

9. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) señala su conformidad con la propuesta, que sería beneficiosa para ambas partes. En particular, la opción de establecer un límite de responsabilidad permitiría a los aseguradores de la carga asumir la cobertura de dicha responsabilidad, lo cual también resultaría beneficioso para el porteador. No obstante, en vista de las consecuencias que tiene la propuesta en cuanto a la política pública, las disposiciones de imperatividad máxima del proyecto de artículo 82 deberían incorporarse al proyecto de artículo 81, mediante la inclusión de una declaración, con el fin de que el nuevo párrafo no se aplique a las situaciones objeto de los artículos 30 y 33.

10. **La Sra. Downing** (Australia), haciendo uso de la palabra como patrocinadora de la propuesta, destaca que la responsabilidad objetiva, normalmente, queda limitada por la legislación nacional de los Estados y, por consiguiente, la propuesta permitiría a las partes llegar a un acuerdo respecto al límite, cuya cantidad, en términos generales, sería equivalente al valor del seguro de las mercancías. En su opinión, se trata de una opción que no se pondría en práctica con frecuencia, pero que debe estar disponible.

11. **El Sr. Mbiah** (Observador de Ghana) indica que, en aras de la claridad, acoge con beneplácito los

cambios propuestos en los apartados a) y b) del párrafo 2 del proyecto de artículo. No obstante, el nuevo párrafo propuesto resulta insuficiente y llega demasiado tarde. Durante las negociaciones, varias delegaciones reconocieron que deseaban establecer un límite respecto a la responsabilidad del cargador. Sus opiniones no contaron con la aprobación de la mayoría y la propuesta actual, basada en el enfoque de la autonomía contractual, no resuelve las inquietudes de su delegación. El proyecto de artículo debe mantenerse en su formulación actual.

12. **La Sra. Czerwenka** (Alemania), explica que el nuevo párrafo propuesto tiene el propósito de permitir la opción de la responsabilidad limitada e incluso la responsabilidad objetiva, en el caso de mercancías peligrosas. Si el acuerdo entre las partes fuera injusto, la cuestión podría derivarse a los tribunales. Expresa su disconformidad con la interpretación del representante de Senegal; le parece que, en su forma actual, el párrafo 2 del proyecto de artículo 81 no permite la responsabilidad limitada, ni siquiera mediante los tribunales. Es cierto que el párrafo 1 del proyecto de artículo 81 permite incrementar la responsabilidad del porteador; su delegación no objeta que ese hecho se exprese de forma más explícita.

13. El proyecto de artículo 82 permite a las partes llegar a acuerdos sobre derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en el texto del proyecto de convenio. Las disposiciones de imperatividad máxima que figuran en el párrafo 4 del proyecto de artículo 82 son necesarias porque los párrafos 1 a 3 permiten aplicar excepciones muy amplias al convenio, mientras que las propuestas de enmienda al proyecto de artículo 81 tienen un alcance más limitado, ya que no permiten a las partes modificar sus obligaciones o responsabilidades, sino meramente establecer un límite de responsabilidad monetario.

14. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) recuerda que una cuestión similar se formuló en el contexto del proyecto de artículo 32. Durante las negociaciones, su delegación señaló que el proyecto de convenio debía conceder idéntica consideración a cargadores y porteadores, oponiéndose a que se permita la posibilidad de incrementar las obligaciones del porteador, en virtud del párrafo 1 del proyecto de artículo 81. La nueva propuesta aumentaría la desigualdad existente posibilitando a una gran empresa cargadora limitar su responsabilidad inherente,

pero incrementando la responsabilidad por parte del porteador.

15. Además, la propuesta está redactada en términos muy generales y la explicación del representante de Alemania no contribuye a disipar sus inquietudes. En su opinión, es realista prever una situación en la que una gran empresa cargadora pueda forzar al porteador a aceptar un límite de responsabilidad tan bajo como el determinado por los derechos especiales de giro (SDR), lo que permitiría al cargador eludir por completo su responsabilidad para todos los fines. Tal y como señaló el observador de Ghana durante las reuniones del Grupo de Trabajo, algunas delegaciones intentaron, sin éxito, llegar a un acuerdo sobre el límite de responsabilidad de los cargadores. El texto resultante no constituye la preferencia de su delegación, pero prevalece en virtud del compromiso acordado.

16. **El Sr. Tsantzos** (Grecia) confirma su apoyo a las opiniones expresadas por los representantes de Dinamarca y los Estados Unidos de América.

17. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d'Ivoire) declara que, pese a que su delegación desea lograr un mayor equilibrio entre la responsabilidad de las dos partes, no es satisfactorio acometerlo a través de la autonomía contractual. Manifiesta su apoyo a las opiniones vertidas por el representante del Senegal.

18. **El Sr. Sharma** (India) reconoce su conformidad con la propuesta de sustituir el verbo "se limite" por "se reduzca", en los apartados a) y b) del párrafo 2. Tal como indica el representante de Ghana, el Grupo de Trabajo no pudo llegar a un acuerdo sobre un límite monetario de la responsabilidad del cargador. El conjunto de la transacción acordada en enero de 2008, por lo tanto, no resultaría afectado por una decisión que permita a las partes llegar a un acuerdo sobre dicho límite, teniendo en cuenta las circunstancias de dichas partes y la naturaleza de sus actividades comerciales. Las diferencias entre los proyectos de artículos 81 y 82, explicadas por el representante de Alemania, resultan convincentes y su delegación respalda la propuesta.

19. **El Sr. Elsayed** (Egipto) afirma que, en vista de la explicación ofrecida por el representante de Alemania, está dispuesto a ofrecer su apoyo a la propuesta, ya que aseguraría un equilibrio más justo entre las partes intervinientes en el contrato.

20. **El Sr. Kim In Hyeon** (República de Corea) indica que su delegación valora altamente el texto actual del proyecto de artículo 81, que trata de abordar los últimos acontecimientos en materia de transporte, como, por ejemplo, el uso generalizado de contenedores. Puesto que un porteador no puede comprobar el contenido de un contenedor que se encuentre cerrado, sin disponer de la información adecuada facilitada por el cargador sobre la naturaleza de dicho contenido, el porteador no podrá realizar el transporte de las mercancías en condiciones seguras. En su país, de hecho, se han producido diversos incidentes de incendio y explosión, debidos a la ausencia de información facilitada por parte del cargador acerca de la naturaleza de la carga. Este es el criterio que ha motivado la incorporación, en los proyectos de artículos 32 y 33, de obligaciones imputadas al cargador. La seguridad del transporte dependerá de que no se permita al cargador hacer excepciones respecto a tales obligaciones. Otro acontecimiento destacable consiste en el surgimiento de grandes empresas cargadoras con capacidad para obligar a los porteadores a aceptar responsabilidad absoluta. Existe una gran probabilidad de que algunas grandes empresas cargadoras puedan intentar excluir o limitar algunas de sus obligaciones inherentes mediante un pacto contractual; los términos "excluya" y "se limite" de los apartados a) y b) del párrafo 2 tienen el propósito evitar tal circunstancia. Tal y como señala Dinamarca, para el porteador ya supone una desventaja la omisión del término "incremento" de las disposiciones del párrafo 1 del proyecto de artículo 81 relativas al alcance de la excepción contractual permitida al porteador, pese a que se incluye en las disposiciones paralelas del párrafo 2 respecto al cargador. La repercusión supone que las obligaciones y responsabilidades del porteador pueden verse incrementadas con carácter contractual, no así en el caso del cargador. Aunque la versión del proyecto de artículo 81 propuesta en A/CN.9/XLI/CRP.5 se considera razonable, en la práctica modifica el equilibrio a favor del cargador. Su delegación prefiere mantener el texto actual.

21. **La Sra. Shall-Homa** (Nigeria) comunica que su delegación se suma a las declaraciones de los Estados Unidos de América, Dinamarca y el Senegal, y en particular a las observaciones de Ghana acerca de los esfuerzos anteriores realizados por el Grupo de Trabajo para encontrar un modo de limitar la responsabilidad del cargador. También apoya la propuesta de cambiar el

verbo “se limite” a “se reduzca”, puesto que la modificación responde al propósito de la disposición. En caso contrario, se desea mantener la redacción actual del proyecto de artículo.

22. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) manifiesta que su delegación puede apoyar el cambio de “se limite” a “se reduzca”, pero mantiene graves objeciones con respecto a la nueva frase propuesta en A/CN.9/XLI/CRP.5. Según la redacción de la propuesta, un cargador que se encuentre en posición negociadora favorable podría imponer drásticas limitaciones de su responsabilidad inherente; en cambio, si la nueva disposición expresara, por ejemplo, que el límite mínimo fuera equivalente al valor de las mercancías, la propuesta resultaría más aceptable. Además, algunas de las obligaciones del cargador implican una cuestión de política pública. Existen demasiados casos de accidentes derivados de la falta de información facilitada por parte del cargador acerca de la naturaleza de las mercancías; por ejemplo, a una gran empresa cargadora de productos químicos no se le debe permitir la posibilidad de concertar contratos al margen de la responsabilidad que repercutan en un incumplimiento de sus obligaciones en virtud del proyecto de artículo 33.

23. **El Sr. Delebecque** (Francia) declara que su delegación no puede apoyar la propuesta incluida en A/CN.9/XLI/CRP.5, por los motivos indicados por el Japón. Debe aplicarse una disposición con el fin de excluir la excepción referente a las obligaciones recogidas en los proyectos de artículos 32 y 33.

24. **Los señores Prosser** (Reino Unido) y **Berlingieri** (Italia) informan de que sus delegaciones apoyan la conservación del texto actual, por los motivos expresados por Dinamarca.

25. **El Sr. Gombrii** (Noruega) señala que la propuesta va más allá de las disposiciones sobre contratos de volumen reflejadas en el proyecto de artículo 82, que proporciona determinadas salvaguardias, mediante la exclusión de su aplicación a las disposiciones denominadas de imperatividad máxima. Una poderosa empresa cargadora que negocie actividades en virtud del proyecto de artículo 81 con la modificación propuesta en A/CN.9/XLI/CRP.5 se vería limitada en menor medida, incluso, que por los términos del proyecto de artículo 82.

26. **La Sra. Sobekwa** (Sudáfrica) manifiesta que su delegación acoge con cierta comprensión la propuesta,

pero prefiere mantener el proyecto de artículo 81 según su redacción actual.

27. **El Sr. Honka** (Observador de Finlandia) señala que su delegación apoya el texto actual, por los motivos expresados por los Países Bajos y Dinamarca.

28. **El Sr. Hron** (República Checa) manifiesta la conformidad de su delegación respecto a las opiniones vertidas por los Países Bajos.

29. **El Sr. Moulopo** (Observador del Congo) indica que su delegación comparte las opiniones del Senegal y Côte d'Ivoire. Un contrato de transporte, normalmente, constituye un contrato de adhesión y, por lo tanto, la autonomía contractual, que presupone el consentimiento entre las partes, no aportaría una solución. Puesto que, normalmente, los documentos son elaborados por el porteador, a éste no se le debe permitir incrementar las obligaciones correspondientes al cargador. Su delegación está conforme con el texto actual.

30. **El Sr. Bokana Olenkongo** (Observador de la República Democrática del Congo) dice que su delegación se suma a las declaraciones de Dinamarca, los Estados Unidos de América y el Senegal, y prefiere mantener el texto actual.

31. **El Sr. Serrano Martínez** (Colombia) comunica que, en consonancia con su opinión anterior, su delegación se muestra conforme con el texto del proyecto de artículo 81, en su formulación actual.

32. **Los señores M'inoti** (Kenya), **Sandoval** (Chile), **Essigone** (Gabón) y **Luvambano** (Observador de Angola) reconocen que sus delegaciones prefieren mantener la redacción actual del proyecto de artículo 81.

33. Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 81 y se remite al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 78 (continuación)

34. **El Sr. Lebedev** (Federación de Rusia) observa que, aunque la Comisión ya haya aprobado el contenido del proyecto de artículo 78, se plantea la necesidad de aportar mayor claridad en la elaboración del párrafo 2. Por ejemplo, el apartado a) se refiere a un acuerdo de arbitraje, mientras que en el apartado b) se habla de una cláusula de arbitraje.

35. **El Sr. Estrella Faria** (División de Derecho Mercantil Internacional) indica que, a simple vista,

parece existir una confusión de términos. La idea del párrafo 2 se basa en que las tres condiciones establecidas en los apartados a), b) y c) tienen carácter acumulativo. En caso de cumplirse todas esas condiciones, el acuerdo de arbitraje no estaría sujeto a las disposiciones del capítulo 15, por el cual la eficacia del acuerdo de arbitraje dependería de determinadas condiciones que, normalmente, no se aplican a los acuerdos de arbitraje con carácter general. La solución, tal vez, consiste en conciliar los términos utilizados en los apartados a) y b).

36. **El Sr. Lebedev** (Federación de Rusia) indica que la naturaleza acumulativa de las condiciones no resulta obvia, según la redacción actual. Puede que resulte de utilidad la agregación de algunas frases explicativas adicionales.

37. **El Sr. Berlingieri** (Italia) comenta que el capítulo 15 emplea en algunas ocasiones la expresión “cláusula de arbitraje”, en otras “acuerdo de arbitraje”, mientras que en otros casos se utiliza “cláusula o acuerdo de arbitraje”. En algunas jurisdicciones, la expresión “cláusula de arbitraje” hace referencia al establecimiento de un acuerdo concreto previo al surgimiento de una controversia, mientras que los términos “acuerdo de arbitraje” se refieren a un acuerdo celebrado con posterioridad al surgimiento de una controversia. Debe evitarse el uso incoherente de términos, con el fin de evitar problemas de interpretación.

38. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que, en caso de remitirse el texto al grupo de redacción, su delegación desearía tener acceso al nuevo texto, antes de proceder a la aprobación del proyecto de convenio en su conjunto, debido a lo difícil que resulta valorar sus posibles repercusiones sin haberlo leído con antelación.

39. **El Sr. Gombrii** (Noruega) explica que la disposición no constituye un modelo de claridad, pero que puede explicar los antecedentes prácticos. En el párrafo 1 se estipula que las disposiciones de arbitraje no son aplicables a los contratos de fletamento pero, puesto que el proyecto de convenio puede aplicarse a los conocimientos de embarque emitidos conforme a los contratos de fletamento, el párrafo 2, en consecuencia, resulta pertinente. En los mencionados conocimientos de embarque, es muy habitual que se indique que el conocimiento de embarque incorpora los términos y condiciones del contrato de fletamento, y tal

es el caso al que se hace referencia en el apartado a). No obstante, para una parte que haya adquirido un conocimiento de embarque, resulta decisivo saber que el contrato de fletamento incluye un acuerdo de arbitraje, lo cual justifica, por consiguiente, la incorporación en el apartado b) de una referencia específica a la cláusula de arbitraje.

40. **El Sr. Sekolec** (Secretario de la Comisión) informa que el grupo de redacción puede considerar útil el uso coherente de los términos “acuerdo de arbitraje” y “cláusula de arbitraje” con respecto a otros textos de la Comisión acerca del arbitraje, como en el caso de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional. En tales textos, “acuerdo de arbitraje” constituye una expresión genérica que indica un acuerdo en cualquier modalidad de arbitraje, mientras que “cláusula de arbitraje” hace referencia a un párrafo incluido en un documento de mayor extensión. Puede que resulte conveniente, por tanto, que el apartado b) del párrafo 2 haga referencia a una “cláusula de arbitraje”.

41. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) sugiere, con objeto de resolver la ambigüedad señalada por la Federación de Rusia, que bastaría con explicar en el párrafo 2 que, tanto el apartado b) como el apartado a) hacen referencia a la cláusula de contrato de fletamento. El uso idóneo de los términos “acuerdo” o “cláusula”, por lo tanto, puede decidirse en el grupo de redacción, a la hora de comprobar la coherencia lingüística respecto a otros textos de la Comisión.

42. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) propone la eliminación del apartado b) del párrafo 2 y la agregación del término “específica” a continuación del término “referencia”, en el apartado a) del párrafo 2. Además, debido a que un contrato de fletamento, un documento de transporte o un documento electrónico de transporte puede, por definición, incluir una sola cláusula de arbitraje y no un acuerdo de arbitraje, considera que la referencia apropiada debe realizarse a una cláusula, tanto en el encabezamiento del párrafo 2 como en el apartado a).

43. **El Sr. Morán Bovio** (España) indica que el párrafo 2, que él interpreta de forma idéntica a Noruega, resulta suficientemente claro según su redacción actual.

44. **El Sr. Estrella Faria** (División de Derecho Mercantil Internacional) sugiere, tras las consultas realizadas y basándose en las observaciones de China

y Noruega, que el párrafo 2 del artículo 78 puede reformularse según el enunciado siguiente:

“2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, todo acuerdo de arbitraje que figure en un documento de transporte o documento electrónico de transporte al que sea aplicable el presente Convenio a tenor del artículo 7 se regirá por lo dispuesto en el presente capítulo, a no ser que dicho acuerdo de arbitraje:

a) identifique a las partes en el contrato de fletamento o en otro contrato excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio a tenor de lo dispuesto en su artículo 6 e indique la fecha de dicho contrato;

b) incorpore por remisión la cláusula compromisoria que figure en el contrato de fletamento o en otro contrato y que contenga las condiciones del acuerdo de arbitraje, haciendo mención explícita de dicha cláusula.”

De este modo, el grupo de redacción sólo tendrá que introducir en el texto ajustes de menor importancia.

45. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 78, en su forma enmendada, y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 84 (Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte)

46. **La Sra. Czerwenka** (Alemania), contando con el apoyo del **Sr. Delebecque** (Francia), manifiesta que su delegación muestra su acuerdo general respecto al texto, si bien propone la eliminación, en el encabezamiento, de la frase “y que se hallen en vigor en el momento en el que el presente Convenio entre en vigor”, después de “convenios internacionales”, con el fin de que el artículo 84 no se limite exclusivamente a los convenios internacionales en vigor en ese momento, sino que englobe también los protocolos posteriores destinados a enmendar los convenios existentes y los nuevos convenios que regulen otros modos de transporte. Por ejemplo, recientemente ha sido aprobado un protocolo adicional del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).

47. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) afirma que los protocolos adicionales a los convenios existentes pueden considerarse recogidos en la redacción del

texto actual. No obstante, sería objeto de grave preocupación el hecho de que la eliminación propuesta signifique que el proyecto de artículo 84 se aplique a convenios completamente nuevos, sustituyendo los convenios sobre transporte terrestre o interior, ya que podría obligar a algunos Estados contratantes a denunciar el proyecto de convenio, en caso de que deseen pasar a formar parte de los nuevos convenios. La cuestión tendría repercusiones en cuanto al proyecto de artículo 92 sobre reservas.

48. **El Sr. Berlingieri** (Italia) dice que el proyecto de artículo 84 no debe permitir que el proyecto de convenio pueda ser sustituido por nuevos convenios aprobados o por protocolos que amplíen considerablemente el alcance de los convenios ya existentes.

Se suspende la sesión a las 16.40 horas y se reanuda a las 17.05 horas.

49. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) comunica que su delegación considera que el proyecto de artículo 84 no debe englobar nuevos convenios sustitutivos de las convenciones unimodales sobre transporte terrestre o interior existentes, ya que ello socavaría la aplicación del proyecto de convenio. En los convenios existentes, resultaría aceptable la incorporación de alguna referencia a posteriores enmiendas o protocolos, pero sería necesaria una nueva redacción del texto, aunque su delegación se muestra satisfecha con el texto actual.

50. **El Sr. Barbuk** (Belarús) propone que el término “convenio” utilizado en los apartados a) a d) debe sustituirse por “tratado internacional”, con el fin de reflejar la definición de “tratado” de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados. Así podrían resolverse algunas de las inquietudes de la delegación alemana.

51. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos), señalando que el proyecto de artículo 84 constituye un conflicto de disposición de convenios, indica que queda claramente definido el alcance de la aplicación de otros convenios y que no deberían surgir problemas, siempre y cuando los protocolos posteriores no amplíen el alcance. La propuesta alemana, sin embargo, concedería un “cheque en blanco” a los nuevos convenios, mientras que el proyecto de artículo 84 tiene el propósito de proteger el alcance del proyecto de convenio respecto a futuras innovaciones. La propuesta alemana no es deseable, ni en la teoría ni

en la práctica, puesto que resulta del todo innecesaria. El proyecto de artículo 27 es aplicable a los posibles instrumentos internacionales futuros que regulen modos de transporte terrestre o interior y aborda adecuadamente las inquietudes manifestadas por Alemania.

52. **El Sr. Sato** (Japón) declara la adhesión de su delegación a las inquietudes de Alemania, en cuanto a la sencilla enmienda de los convenios de transporte terrestre o interior existentes, pero la eliminación sugerida por la delegación alemana resulta demasiado amplia, ya que abre la vía a convenios unimodales completamente nuevos, también en forma de sencillas enmiendas. No obstante, para abordar la cuestión de Alemania, el encabezamiento del proyecto de artículo 84 podría modificarse, mediante la agregación de la frase “incluidas sus enmiendas futuras” a continuación de “entre en vigor”. En el apartado a) del proyecto de artículo 88 se indica una frase similar. Obviamente, esa propuesta no resolvería el problema en el caso de que un convenio existente fuera sustituido por uno nuevo que constituyera, en muchos sentidos, una continuación del convenio anterior.

53. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) señala que su delegación se opone a las propuestas de Dinamarca y el Japón, por la razón de que nada puede impedir que se aplique una enmienda futura que modifique por completo el alcance de dicho convenio. Coincide con el representante de los Países Bajos en que resulta muy peligroso conceder un “cheque en blanco” a los encargados de incorporar enmiendas en los convenios existentes o en nuevos convenios. Tal y como ha señalado, los conflictos futuros ya quedan cubiertos en el proyecto de artículo 27. Por lo tanto, se debe mantener la versión actual del proyecto de artículo 84.

54. **El Sr. Honka** (Observador de Finlandia) afirma que, tal como ha indicado el representante de los Países Bajos, en el encabezamiento del proyecto de artículo 27 se hace referencia a otros instrumentos internacionales en vigor “en caso de pérdida, daño u otros hechos o circunstancias”. Cualquier enmienda futura efectuada en los convenios de transporte terrestre o interno existentes, por tanto, se aplicaría con arreglo al proyecto de artículo 27. El propósito del proyecto de artículo 84 consiste en establecer salvaguardias respecto a posibles incursiones de futuros convenios o de futuras enmiendas en los

convenios existentes, que amplíen su alcance; por lo tanto, debe mantenerse la redacción actual.

55. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) replica que la inclusión de la frase “en la medida en que”, en los apartados a) a d), expresa con claridad cuáles son las disposiciones de los convenios internacionales que pueden aplicarse; los responsables de incorporar enmiendas en los convenios existentes o en nuevos convenios, por lo tanto, no dispondrían de un “cheque en blanco”, puesto que no serán aplicables las disposiciones que no queden incluidas en el alcance de los convenios existentes.

56. Basándose en el espíritu de avenencia, puede apoyar la propuesta japonesa, aunque, como el propio representante japonés ha señalado, no abarque por sí misma los instrumentos no sujetos a enmienda, sino que sean reemplazados por una versión completamente nueva. La revisión de 1999 del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril (COTIF) —en el que participaron un gran número de miembros de la Comisión— constituye un simple ejemplo de instrumento de este tipo.

57. **El Presidente** sugiere que, ante la evidente igualdad de división de opiniones, las delegaciones interesadas deberán celebrar consultas oficiosas, con el fin de intentar llegar a un acuerdo de interpretación.

58. *Así queda decidido.*

Proyecto de artículo 85 (Limitación global de la responsabilidad)

59. **El Sr. Imorou** (Benin) pregunta por qué el proyecto de artículo 85 hace referencia a “propietarios de buques”, cuando, hasta ahora, en el convenio se habían utilizado los términos “porteador” y “cargador”.

60. **La Sra. Czerwenka** (Alemania), con el apoyo del **Sr. Sato** (Japón), explica que el proyecto de artículo 85 tiene por objeto resolver situaciones en las que el porteador, según al convenio actual, también constituye el armador, en virtud tanto del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas como del Convenio de Estrasburgo sobre limitación de la responsabilidad en la navegación interior, los cuales permiten al armador limitar su responsabilidad, por ejemplo, en el caso de producirse un accidente grave. Un porteador que también sea el armador, en virtud del presente convenio, puede ser sancionado hasta un máximo de 1 millón de dólares.

No obstante, si existieran otros demandantes respecto a los cuales el armador pudiera invocar una limitación de responsabilidad, en virtud del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas, el destinatario o el cargador podrá recibir una cantidad inferior a la cantidad total y la reivindicación no será satisfecha en su totalidad. Su delegación considera que es relevante para los Convenios correspondientes continuar la aplicación del modo en que se viene haciendo. Se ha escogido el término “buque”, porque se aplica al transporte de mercancías por mar y por vías navegables interiores y, por lo tanto, a ambos Convenios.

61. **El Sr. Elsayed** (Egipto) declara que es normal que el proyecto de artículo 85 se refiera a “propietarios de buques”, cuando el propietario del buque es la misma persona que la indicada en el contrato de transporte. No obstante, desea saber el significado de la palabra “regularan”, en el contexto del proyecto de artículo 85. También expresa su inquietud respecto a que todo acuerdo de interpretación alcanzado respecto al proyecto de artículo 84 pueda contravenir el proyecto de artículo 85.

62. **El Sr. Berlingieri** (Italia) manifiesta su apoyo a las opiniones alemana y japonesa, pero advierte de los problemas que pueden surgir si la expresión “propietarios de buques” se interpreta en virtud del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas, en el cual se define “armador” como el propietario, encargado, supervisor u operador del navío.

63. **El Sr. Hu Zhengliang** (China), apoyado por el **Sr. Kim In Hyeon** (República de Corea), dice que, aunque conviene en que el proyecto de artículo 85 es necesario, también está de acuerdo en que la expresión “propietarios de buques” puede dar lugar a malentendidos e, incluso, controversias, puesto que el presente convenio no ofrece una definición de “buque” ni de “propietario”. Con el fin de clarificar el proyecto de artículo, propone modificar su título a “Limitación global de la responsabilidad en concepto de reclamaciones marítimas”, en consonancia con el texto del Convenio relacionado.

64. **Los señores Sharma** (India) y **Tsantzalos** (Grecia) expresan su apoyo a las opiniones de Alemania y Japón.

65. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) manifiesta su apoyo respecto a la versión actual

del proyecto de artículo 85. En respuesta a las inquietudes planteadas sobre la expresión “propietarios de buques”, señala que la palabra “propietario” hace clara referencia al Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas y convenios posteriores, incluidos los convenios relativos a la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación interior, siendo esta la consideración de mayor importancia. Como señala el representante de Alemania, se ha empleado el término “buque”, en lugar de “barco”, con el fin de abarcar el transporte de mercancías, tanto por mar como por vías navegables interiores, lo cual también afecta al proyecto de artículo 27.

66. **La Sra. Markovčić Kostelac** (Observadora de Croacia) comenta que, aunque su delegación apoya la versión actual del proyecto de artículo 85, la inclusión de la frase “según se definan en el instrumento respectivo”, directamente a continuación de la expresión “propietarios de buques”, deja perfectamente claro que el proyecto de convenio afecta tanto al Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas como a los instrumentos correspondientes relativos a vías navegables interiores.

67. **El Sr. Imorou** (Benin) afirma que, pese a comprender plenamente las opiniones de Alemania y Japón, le sigue inquietando la posible confusión que puede plantearse entre los términos “porteador” y “propietarios de buques”, particularmente ante la ausencia de una definición de esta última expresión.

68. **El Sr. Gombrii** (Noruega) declara que la propuesta de Croacia parece resolver algunos de los problemas formulados.

69. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) indica que, en lo que a su delegación se refiere, el proyecto de artículo 85 es adecuado en su formulación actual. El proyecto de artículo simplemente expresa que, en caso de conflicto, ningún término del proyecto de convenio afectaría a la aplicación de cualesquiera convenios internacionales o normas de derecho interno que regulan la limitación global de la responsabilidad de los propietarios de buques. Resulta imposible saber, en la coyuntura actual, si podrá aplicarse algún convenio internacional o norma de derecho interno, ya que dependerá del instrumento pertinente. De ahí, por consiguiente, el uso de la palabra “regularan”, que también hace innecesaria la incorporación de la frase “según se definan en el instrumento respectivo”.

70. En respuesta al representante de China, la Sra. Czerwenka señala que el proyecto de artículo 85 no sólo se refiere a reivindicaciones marítimas, sino también a reivindicaciones correspondientes a vías navegables interiores; por lo tanto, el título actual debe mantenerse sin modificaciones.

71. **El Sr. Mbiah** (Observador de Ghana) dice que, aunque en un principio apoyaba la propuesta china, la explicación de la representante alemana le ha convencido de que el texto propuesto puede ser excesivamente restrictivo. Debe mantenerse, por tanto, el título actual.

72. **El Presidente** señala que una clara mayoría de delegaciones están a favor de mantener la versión actual del proyecto de artículo 85.

73. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 85 y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 86 (Avería gruesa)

74. **El Sr. Elsayed** (Egipto) llama la atención sobre una discrepancia existente entre el término inglés “general average” y el término utilizado en la versión árabe del proyecto de artículo 86 y señala que su delegación considera que sería útil una definición de “avería gruesa”.

75. **El Presidente** indica que no existe apoyo para una definición, pero que la Secretaría examinará la cuestión del término en lengua árabe.

76. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 86 y se remite al grupo de redacción.*

Se levanta la sesión a las 18.00 horas.