



# Asamblea General

Distr. general  
26 de agosto de 2008  
Español  
Original: inglés

---

## Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional 41º período de sesiones

### Acta resumida de la 866ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el lunes 16 de junio de 2008, a las 15.00 horas

*Presidente:* Sr. Illescas. . . . . (España)

## Sumario

Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre el contrato de 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 15.15 horas.*

**Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre el contrato de 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 a 13)

*Proyecto de artículo 6 (Exclusiones específicas) y definiciones de “transporte de línea regular” y “transporte no regular”*

1. **El Presidente** señala que las definiciones de “transporte de línea regular” y “transporte no regular”, que figuran en los párrafos 3 y 4 del proyecto de artículo 1, son relevantes para el contenido del proyecto de artículo 6. Entiende que la Comisión desea mantener el enunciado actual del proyecto de artículo y las definiciones conexas.

2. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 6 y de los párrafos 3 y 4 del proyecto de artículo 1, y su texto se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 7 (Aplicación a ciertas partes) y definiciones de “tenedor” y “destinatario”*

3. **El Presidente** señala que las definiciones de “tenedor” y “destinatario”, que figuran en los párrafos 10 y 11, del artículo 1, guardan relación con el contenido del proyecto de artículo 7. Entiende que la Comisión desea mantener el enunciado actual de las definiciones, así como del proyecto de artículo.

4. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 7 y de los párrafos 10 y 11 del proyecto de artículo 1, y su texto se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 82 (Normas especiales relativas a los contratos de volumen) y definición de “contrato de volumen”*

5. **El Presidente** sugiere que la Comisión proceda a examinar el proyecto de artículo 82 fuera del orden numérico, a fin de concluir el examen de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Señala que la definición de “contrato de volumen”, contenida en el párrafo 2 del artículo 1, guarda relación con el contenido del proyecto de artículo 82.

6. **La Sra. Downing** (Australia) dice que su delegación se ha opuesto constantemente al enunciado

del proyecto de artículo 82 y a la política en que se basa, tanto en los debates como por escrito (A/CN.9/658, párrs. 11 a 15, 66 y 67, y A/CN.9/WG.III/WP.88, anexo). El proyecto de convenio tiene por finalidad armonizar el derecho relativo al transporte marítimo de mercancías; esa finalidad podría verse socavada por el proyecto de artículo 82, ya que incluso sus proponentes anticipan que las disposiciones relativas a los contratos de volumen se aplicarán hasta al 70 por ciento del tráfico de contenedores.

7. Además, la prueba definitiva para el convenio será el establecimiento de un justo equilibrio entre las partes comerciales, y el proyecto de artículo 82 no supera esa prueba. Hay buenas razones de política pública para que los gobiernos y el derecho internacional en general den protección a la parte más débil. Los demás convenios internacionales relativos al transporte de mercancías brindan esa protección previendo, por ejemplo, una responsabilidad obligatoria pero limitada. Sin embargo, el proyecto de artículo 82 permite un margen sin precedentes de libertad contractual, lo cual comporta la posibilidad de abuso de la parte contratante más débil que, en general, aunque no siempre, es el cargador. La delegación de Australia no está satisfecha con la versión actual del texto y sigue propugnando los cambios de redacción propuestos en sus observaciones escritas (A/CN.9/658, párrs. 14 y 67).

8. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que su delegación apoya la declaración de la representante de Australia.

9. **La Sra. Talbot** (Observadora de Nueva Zelandia) dice que su delegación está de acuerdo con la declaración de Australia y señala las observaciones presentadas por escrito por su país acerca de la definición de “contrato de volumen” (A/CN.9/658/Add.2, párrs. 4 a 6).

10. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) dice que su delegación apoya el enunciado actual de la disposición, pues considera que proporciona suficiente protección al cargador. La vinculación de la cuestión de la autonomía contractual con un determinado número de contenedores o remesas se traducirá en una falta de flexibilidad.

11. **El Sr. Oyarzábal** (Observador de la Argentina) dice que su delegación apoya la posición australiana en el sentido de que el proyecto de artículo 82, tal como está redactado actualmente, es inaceptable porque no

proporciona suficiente protección a los cargadores de los pequeños países. Aunque con arreglo al proyecto de artículo 92 no se permite ninguna reserva al convenio, una solución de la situación de punto muerto en caso de que las posiciones sean inflexibles, podría ser permitir a los Estados formular específicamente una reserva al proyecto de artículo 82.

12. **La Sra. Chatman** (Canadá) dice que su delegación apoya la posición australiana y ha estado siempre preocupada por el enunciado del proyecto de artículo 82 y por la definición demasiado amplia del concepto de contrato de volumen.

13. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que, aunque su delegación no se opone totalmente a permitir la libertad contractual en ciertas circunstancias, se siente preocupada, como lo indicó en sus observaciones por escrito (A/CN.9/658/Add.11, párr. 21), por el hecho de que la definición de “contrato de volumen”, contenida en el párrafo 2 del proyecto de artículo 1, es demasiado vaga para que un juez pueda decidir si el proyecto de artículo 82 es aplicable en un determinado asunto.

14. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) dice que, aunque los Estados Unidos tienen un gran número de cargadores, su delegación tiene interés en que se establezca un buen equilibrio entre cargadores y porteadores. Considera que el proyecto actual atiende las preocupaciones expresadas. En el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), más de 30 delegaciones<sup>1</sup>, inclusive algunas que se opusieron inicialmente a la disposición, apoyaron el proyecto final como parte de una solución global de transacción.

15. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) dice que su delegación ha expresado reiteradamente su descontento con el proyecto de artículo 82, en parte a causa de la insuficiente protección que proporciona a los pequeños cargadores. Además, la definición de “contrato de volumen” es tan amplia que puede abarcar, por ejemplo, un contrato para el envío de tres contenedores en el curso de tres viajes. Es viable que el proyecto de convenio permita que se haga una excepción, pero la

autonomía contractual debe basarse en la igualdad de poder de negociación, lo cual no sucede a menudo en la realidad.

16. **La Sra. Slettemoen** (Noruega) dice que su delegación prefiere mantener el texto actual del proyecto de artículo y de la definición de “contrato de volumen”.

17. **El Sr. Delebecque** (Francia) dice que, aunque la disposición ha sido controvertida desde un comienzo, su delegación considera que la solución de transacción lograda en el Grupo de Trabajo es aceptable, incluso si no perfecta, y propugna que se mantenga el enunciado actual del proyecto de artículo 82.

18. **El Sr. Cheong Hae-yong** (República de Corea) dice que su Gobierno ha organizado varias reuniones con las industrias y los expertos en derecho marítimo nacionales acerca de la cuestión de los contratos de volumen. A la luz de sus opiniones, la delegación de la República de Corea está en favor de un enfoque más cauteloso de esos contratos a fin de proteger a los pequeños cargadores y porteadores contra toda presión indebida por parte de los grandes porteadores y cargadores. Si el proyecto de convenio permite la libertad contractual con respecto a los contratos de volumen, un cargador de gran envergadura podrá, por ejemplo, imponer una cláusula de responsabilidad absoluta a un porteador con menor poder de negociación, privando a éste de la protección que proporcionan los límites de responsabilidad en virtud de las Reglas de La Haya-Visby. El aumentar al máximo la responsabilidad del porteador, al tiempo que se reduce la cantidad de carga que constituye un contrato de volumen, sólo beneficiará al cargador. Incluso si la política pública de un foro dado desestima un contrato injustamente perjudicial a ese respecto para el porteador, una vez que se firme el convenio los tribunales nacionales ya no podrán considerar ilegal ese contrato. Además, las disposiciones relativas a los contratos de volumen menoscaban la uniformidad y previsibilidad del derecho mercantil, que es una finalidad que persigue el proyecto de convenio. La delegación de la República de Corea conviene con los representantes de Australia, el Canadá y China en que la definición de “contrato de volumen” debe incluir una cifra de umbral.

19. **El Sr. Zunarelli** (Italia) comparte las opiniones expresadas por el representante de Francia; la cuestión ha sido examinada ampliamente y el orador está

<sup>1</sup> Angola, Benin, Brasil, Burkina Faso, Camerún, Congo, Côte d'Ivoire, Dinamarca, El Salvador, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Francia, Gabón, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Italia, Mauritania, Namibia, Níger, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido, República Democrática del Congo, Senegal, Sudáfrica, Suiza, Tailandia, Togo y Venezuela (República Bolivariana de).

satisfecho con la solución de transacción a que se llegó en Viena.

20. **La Sra. Eriksson** (Observadora de Finlandia) dice que el proyecto de artículo ha sido estudiado por las autoridades de su país, las cuales consideran que el actual enunciado contiene suficientes salvaguardias para garantizar un trato equitativo de las dos partes en un contrato; la oradora preferiría que ese enunciado se mantuviera sin cambios.

21. **La Sra. Peer** (Austria) dice que, aunque preferiría que no se modificase el enunciado del proyecto de artículo 82, puede respaldar los esfuerzos para aclarar la definición de “contrato de volumen”, que figura en el párrafo 2 del proyecto de artículo 1, tal como lo proponen los representantes de Australia y Alemania.

22. **El Sr. Sato** (Japón) dice que está de acuerdo con los representantes de Finlandia y Francia; el proyecto de artículo 82, sobre todo con la reciente adición de los apartados c) y d) del párrafo 2, proporciona a los cargadores suficiente protección. Todo esfuerzo para aclarar la definición de “contrato de volumen” será controvertido. El establecimiento de parámetros concretos dará lugar a que la definición sea inflexible y no es probable que se llegue a un acuerdo sobre la cantidad; una expresión tal como “volumen sustancial” sería incluso más vaga que el texto actual.

23. **El Sr. Mayer** (Suiza) dice que comparte las declaraciones formuladas por los representantes, entre otros, de Francia y los Estados Unidos de América.

24. **El Sr. Lebedev** (Federación de Rusia) dice que, aun cuando está dispuesto a tomar en consideración cualesquiera propuestas acerca de una nueva definición de “contrato de volumen”, no cree que haya muchas esperanzas de lograr una solución aceptable para todos los miembros de la Comisión. El proyecto de artículo 82 es importante para los comerciantes, los cargadores y otras partes, especialmente en el contexto del transporte marítimo de contenedores. La disposición también indica la forma en que el convenio, una vez adoptado, se aplicará en el futuro. Al incluir en el párrafo 1 la referencia a “derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores”, los redactores del texto trataron de asegurar que, si algún asunto futuro que comportara abusos por parte de un cargador o un porteador se llevara a los tribunales, la presunción sería que la finalidad del convenio era

impedir aumentos o reducciones arbitrarios de la responsabilidad.

25. La Comisión ha aprobado el contenido del proyecto de artículo 2 (Interpretación del presente convenio), que subraya “la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación y de asegurar la observancia de buena fe en el comercio internacional”. La finalidad de esta declaración es dar orientaciones a los tribunales en los asuntos que lleven aparejados las preocupaciones expresadas por el representante de Australia. En ausencia de una propuesta clara sobre una nueva definición de “contrato de volumen”, el orador preferiría mantener inalterados el párrafo 2 del proyecto de artículo 1 y el proyecto de artículo 82.

26. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) dice que el proyecto de artículo 82 reviste gran interés para los Estados de su región. El enunciado actual de la disposición refleja las preocupaciones expresadas por las delegaciones y el orador no ve razón alguna para volver a abordar esta sensible cuestión; el texto es aceptable en su forma actual.

27. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d’Ivoire) dice que comparte las opiniones del representante del Senegal.

28. **El Presidente** dice que es evidente que las enmiendas propuestas al proyecto de artículo no gozan del apoyo de la mayoría de las delegaciones.

29. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 82 y del párrafo 2 del proyecto de artículo 1, y su texto se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 8 (Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte)*

30. **El Presidente** dice que las definiciones que figuran en los párrafos 14 a 16 y 18 a 22 guardan en todos los casos relación con el capítulo 3 (Documentos electrónicos de transporte); sugiere, sin embargo, que la Comisión comience con el examen de los proyectos de artículos 8, 9 y 10, y que después analice la definición de “documento electrónico de transporte”, que figura en el párrafo 18 del proyecto de artículo 1, dejando las demás definiciones pendientes para examinarlas en relación con los proyectos de artículos del capítulo 8 (Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte).

31. *Así queda acordado.*

32. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 8 y su texto se remite al grupo de redacción.*

*Proyectos de artículos 9 (Procedimientos para el empleo de documentos electrónicos de transporte negociables) y 10 (Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable)*

33. *Queda aprobado el contenido de los proyectos de artículos 9 y 10, y su texto se remite al grupo de redacción.*

*Definición de “documento electrónico de transporte”*

34. *Queda aprobado el contenido del párrafo 18 del proyecto de artículo 1 y su texto se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 11 (Transporte y entrega de las mercancías)*

35. *Queda aprobado el contenido del proyecto de artículo 11 y su texto se remite al grupo de redacción.*

*Proyecto de artículo 12 (Período de responsabilidad del porteador)*

36. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) señala a la atención de los miembros de la Comisión el párrafo 7 de las observaciones de su delegación acerca del proyecto de convenio (A/CN.9/658/Add.11), en el que figuran, las enmiendas propuestas a los apartados a) y b) del párrafo 3 del proyecto de artículo 12. Estos apartados, en su forma actual, dan la impresión de que las partes en un contrato de transporte pueden excluir la responsabilidad del porteador si las mercancías se reciben antes del momento de la operación inicial de carga en virtud de ese contrato. La delegación de Alemania considera que el porteador debe ser responsable desde el momento en que se reciban las mercancías y no debe poder librarse de su responsabilidad mediante una redefinición del período que abarque ésta.

37. **El Sr. Tsantzos** (Grecia) dice que su delegación considera que deberían agregarse, tal como proceda, después de las palabras “carga” y “descarga”, que figuran en los apartados a) y b) del párrafo 3 del proyecto de artículo 12, las palabras “en el buque” y “del buque”, respectivamente, a fin de evitar que el porteador evada sus obligaciones respecto del período mínimo de responsabilidad entre el momento en que

las mercancías se cargan en el buque y el momento de su descarga.

38. **El Sr. Morán Bovio** (España) señala que el texto en español del párrafo 3 del proyecto de artículo 12 contiene las palabras “sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2”, mientras que la referencia al párrafo 2 se ha suprimido en las versiones en otros idiomas.

39. El orador no cree que la mayoría de las delegaciones estén en favor de las enmiendas propuestas por la representante de Alemania; el enunciado actual expresa la intención de los redactores y no debería modificarse.

40. **La Sra. Downing** (Australia) señala a la atención de los miembros de la Comisión las observaciones de su delegación sobre el proyecto de convenio (A/CN.9/658, párrs. 20 y 21) en las que expresó la preocupación de que el párrafo 3 del proyecto de artículo 12 pudiera permitir a los porteadores limitar su responsabilidad al período comprendido entre punto de amarre y punto de amarre, lo cual daría a los cargadores menos protección que la legislación vigente en Australia. Su delegación preferiría suprimir el párrafo, pero puede aceptar la enmienda propuesta por la representante de Alemania.

41. **El Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido) apoya la propuesta de Alemania y dice que el proyecto de artículo 12 en su forma actual no tiene suficientemente en cuenta el hecho de que la recepción y entrega, e incluso la posesión, son conceptos y no operaciones, como la carga y la descarga. La responsabilidad del porteador marítimo no comienza necesariamente con la operación de carga ni termina con la de descarga. Lo que reviste una importancia fundamental es la asunción por el porteador del control efectivo de las mercancías. La finalidad que persigue el párrafo 3 del proyecto de artículo 12 es impedir estratagemas contractuales que nieguen artificialmente que el porteador ha asumido el control efectivo de las mercancías.

42. El texto actual tampoco tiene en cuenta una situación en la que el destinatario, contrariamente a lo dispuesto en el proyecto de artículo 45, opta por no asumir ese control efectivo negándose a aceptar la entrega. La delegación del Reino Unido estima que la enmienda de Alemania sirve mejor la finalidad del principio subyacente del párrafo 3 y también comparte las preocupaciones de Alemania con respecto al proyecto de artículo 20.

43. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que, en su forma actual, el texto del párrafo 3 es inaceptable, porque puede ser objeto de distintas interpretaciones y sólo tiene en cuenta las obligaciones del porteador, sin tomar en consideración las posibles responsabilidades de un tercero en virtud de un contrato anterior concluido entre los dos.

44. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) considera que el párrafo 3 del proyecto de artículo 12 es plenamente aceptable. La intención es retener en el proyecto de convenio la Regla establecida de La Haya-Visby de que el porteador es responsable de la pérdida de las mercancías y de los daños que sufran durante el período comprendido entre punto de amarre y punto de amarre. Así, el apartado a) del párrafo 3 dispone que el momento de la recepción de las mercancías, aunque es negociable, no debe ser posterior al comienzo de la operación de carga —es decir, el momento en que las mercancías se han enganchado en el aparejo— y que no puede estipularse que el momento de la entrega sea anterior a la finalización de la operación de descarga. El orador no está de acuerdo con la delegación de Alemania en que las disposiciones del párrafo 3 son incorrectas.

45. Como el proyecto de convenio se aplica al envío mediante transporte multimodal y de puerto a puerto, el texto se refiere a la “operación inicial de carga” y a la “operación final de descarga”, que, en el caso de la remesa de puerto a puerto, significan automáticamente en el buque y desde éste. El texto adicional sugerido por Grecia es pues innecesario.

46. **La Sra. Chatman** (Canadá) propone que se suprima el párrafo 3 o que se lo sustituya por la propuesta de Alemania.

47. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) dice que está en gran parte de acuerdo con los Países Bajos. El proyecto de convenio debe facilitar lo que esté haciendo la industria y, por consiguiente, abarcar toda la gama de posibilidades; desde la responsabilidad de punto de amarre a punto de amarre a la responsabilidad de puerto a puerto o de puerta a puerta. La finalidad del párrafo 3 del proyecto de artículo 12 es asegurar que no haya abusos; no obstante, las propias delegaciones más preocupadas por posibles abusos son las que aducen argumentos en contra de la disposición. La propuesta de Alemania no es una aclaración, sino una reapertura completa del debate sobre una de las disposiciones fundamentales que determinan la clase

de convenio que se logrará. La delegación de los Estados Unidos considera que la Comisión debe remitirse al Grupo de Trabajo, que ha dedicado tanto tiempo a lograr el texto de compromiso aceptable que la Comisión tiene ante sí.

48. **El Sr. Sato** (Japón) señala que la interpretación del párrafo 3 del proyecto de artículo 12 por su delegación es análoga a la de los Estados Unidos. La intención es garantizar que, al tiempo que prohíbe todo acuerdo sobre un período de responsabilidad más breve que el comprendido entre punto de amarre y punto de amarre, el período convenido también puede ser más largo, inclusive de puerto a puerto o de puerta a puerta. La propuesta de Alemania socava las bases de la disposición y modifica totalmente su naturaleza.

49. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que la propuesta de su delegación no tiene por finalidad modificar la naturaleza del párrafo 3, el cual interpreta en consonancia con la enmienda propuesta, es decir, que no trata de volver a la Regla de La Haya-Visby de punto de amarre a punto de amarre, sino que sigue el enfoque de las Reglas de Hamburgo en virtud del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. La propia oradora considera que hay una importante diferencia entre las Reglas de La Haya-Visby y el párrafo 3 del proyecto de artículo 12, que contiene una disposición que permitirá al porteador excluir su responsabilidad, incluso mientras tiene la posesión física de las mercancías. Si, como han sostenido los Países Bajos la intención del texto es mantener el principio de punto de amarre a punto de amarre, debería tratarse como se ha hecho en las Reglas de La Haya-Visby, es decir dejando al arbitrio de la legislación nacional la reglamentación de la autonomía contractual a fin de excluir la responsabilidad fuera del período comprendido entre punto de amarre y punto de amarre.

50. Además, en el proyecto de artículo 20 el proyecto de convenio desarrolla un concepto totalmente nuevo, equiparando la situación de la parte ejecutante marítima a la del porteador contractual y haciendo a ambos responsables en la misma medida. Esto significa que, a los efectos del párrafo 3 del proyecto de artículo 12, si el porteador contratante puede excluir la responsabilidad por daños en el puerto, nadie será responsable de lo que suceda en éste, en tanto que, con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby, al menos una parte sigue siendo responsable.

51. Si en el párrafo 3 se sustituye el principio de punto de amarre a punto de amarre por el principio más amplio del período de responsabilidad, es preciso indicar claramente que una vez que el porteador haya tomado posesión de las mercancías en tierra o en un vehículo de transporte en la zona portuaria, comienza su responsabilidad, y el porteador no puede recabar ninguna exención mediante una definición del período de responsabilidad.

*Se suspende la sesión a las 16.55 horas y se reanuda a las 17.15 horas.*

52. **La Sra. Mbeng** (Camerún) apoya en líneas generales la propuesta de Alemania y conviene en que el enunciado actual del párrafo 3 del proyecto de artículo 12 no refleja su finalidad. Sería lamentable volver al enfoque de las Reglas de La Haya-Visby al definir el período de responsabilidad.

53. **El Sr. Zunarelli** (Italia) señala que el texto actual representa una evidente mejora con respecto a las Reglas de La Haya-Visby. No está de acuerdo con la interpretación que hacen las delegaciones de Alemania y otros países; el texto no permite al porteador limitar el período de responsabilidad, sino que, simplemente, y en aras de la protección del cargador, permite a las partes convenir en que el momento y el lugar de la recepción y la entrega pueden diferir del momento en que una persona que no sea el porteador reciba las mercancías, a condición de que sea después de la operación inicial de carga o antes de la operación final de descarga. En ninguna circunstancia podrá el porteador negar su responsabilidad después de haber recibido las mercancías. El porteador sólo podrá declarar que otra persona que las ha recibido lo haya hecho en nombre del cargador. Con arreglo al texto actual, el porteador también seguirá siendo responsable si almacena las mercancías.

54. **El Sr. Delebecque** (Francia) señala que, si se hubieran adoptado las propuestas anteriores para definir la entrega en términos físicos en lugar de jurídicos —como, por ejemplo, la transferencia efectiva o la puesta efectiva a disposición—, no habría ahora problemas. El apartado b) del párrafo 3 tiene por objeto proteger a los destinatarios contra cualesquiera abusos. Francia tiene una legislación de carácter protector, en el sentido de que una cláusula de punto de amarre a punto de amarre sólo será aplicable una vez que las mercancías se hayan puesto efectivamente a disposición del destinatario, pero tal vez otros países

no tengan tal legislación y ello hace que sean comprensibles sus preocupaciones.

55. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) expresa su agradecimiento a la delegación de Alemania por explicar las razones en que se basa su propuesta, pero dice que su delegación interpreta el texto actual en forma muy diferente. El período de responsabilidad del porteador se estipulará en el contrato de transporte; si el porteador asume funciones que caen fuera del ámbito de aplicación del convenio, su responsabilidad vendrá determinada por otras normas y regímenes nacionales, que con frecuencia comportan un mayor grado de responsabilidad. Las personas distintas del porteador que estén en posesión de las mercancías están protegidas en forma apropiada con arreglo a la legislación nacional. No sería prudente tratar de imponer, en virtud del proyecto de convenio, al porteador reglas cuando actuara en una calidad que no fuera la de proveedor de servicios de transporte. Por consiguiente, las preocupaciones de Alemania son superfluas.

56. **El Sr. Alba Fernández** (España) dice que la inclusión en los apartados a) y b) del párrafo 3 del proyecto de artículo 12 de una referencia a las personas mencionadas en el artículo 19 oscurecerá, en lugar de aclarar, la cuestión, ya que distraerá al lector y podrá crear en el futuro problemas en casos prácticos concretos. A juicio de su delegación, el párrafo 3 del proyecto de artículo 12 es suficientemente claro en cuanto a la responsabilidad del porteador por lo que respecta a las mercancías y, por consiguiente, debe mantenerse su texto actual.

57. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) señala que el párrafo 3 del proyecto de artículo 12 puede interpretarse de dos maneras diferentes. Por un lado, puede considerarse que significa que la responsabilidad del porteador comienza cuando recibe las mercancías y termina cuando se entregan éstas; el párrafo 3 impide sencillamente que el contrato de transporte prevea un momento de la recepción posterior al comienzo de la operación inicial de carga o un momento de la entrega anterior a la terminación de la descarga final. Por otra parte, puede interpretarse como el antiguo principio de punto de amarre a punto de amarre, con arreglo al cual un porteador puede evitar su responsabilidad no reconociendo ésta en relación con las mercancías durante su almacenamiento, bien antes de su recepción bien después de su entrega. Suecia suscribe la primera interpretación y considera que el párrafo 3 es una mera

aclaración; sin embargo, otras delegaciones parecen interpretar la disposición en forma diferente. El enunciado actual de ésta, aun cuando es ambiguo, no puede modificarse fácilmente; la delegación de Suecia acepta pues el texto actual del párrafo 3 del proyecto de artículo 12.

58. **El Sr. Cheong** Hae-yong (República de Corea) dice que su delegación también apoya la versión actual del párrafo 3 del proyecto de artículo 12.

59. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) expresa su reconocimiento a la delegación de Suecia por su explicación. No está de acuerdo con el representante de España en que sea claro el significado del párrafo 3; al parecer es claro para distintas delegaciones en formas diferentes. Esta es la razón de que convendría encontrar la forma de aclarar la disposición, tal vez en el marco de consultas oficiosas; antes, sin embargo, la oradora necesitaría algunas orientaciones en cuanto al significado exacto del párrafo 3. La delegación de Alemania puede aceptar la interpretación del representante de Italia, que ha sido apoyada por Suecia. Si esa interpretación es respaldada por el Grupo de Trabajo, la oradora está dispuesta a hacer el enunciado de la propia disposición más preciso o, al menos, a hacer más claro su significado, en el informe del actual período de sesiones. Sería muy lamentable que el debate terminara sin haber llegado a un acuerdo.

60. **La Sra. Slettemoen** (Noruega) dice que su delegación interpreta el párrafo 3 de la misma manera que Suecia.

61. **El Sr. Sato** (Japón) se pregunta si una aclaración en el sentido de que nada de lo dispuesto en el párrafo 3 impide a un Estado contratante introducir normas obligatorias que abarquen el período anterior a la operación de carga y posterior a la de descarga, serviría para atender las preocupaciones expresadas por Alemania.

62. **El Presidente** pregunta al representante del Japón si desea que la aclaración se incluya en el informe del período de sesiones o en el texto del proyecto de convenio.

63. **El Sr. Sato** (Japón) dice que se ha estado refiriendo al informe. Sin embargo, si otras delegaciones desean incluir una aclaración en el proyecto de convenio mismo, la delegación del Japón tomará en consideración esta posibilidad.

64. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) dice que, si el representante del Japón entiende que nada de lo dispuesto en el proyecto de convenio impide a un Estado contratante introducir, por medio de normas obligatorias que abarquen el período anterior al comienzo del período de responsabilidad del porteador, que puede ser en el momento de la carga, y después de que termine ese período de responsabilidad, que podrá ser en el momento de la descarga, pero que en el caso de una remesa puerta a puerta o puerto a puerto será en esos momentos respectivos, la delegación de los Estados Unidos no tiene ninguna objeción que oponer a la inclusión de esa aclaración en el informe del período de sesiones.

65. **El Sr. Sato** (Japón) confirma que eso es lo que ha querido decir.

66. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que se siente algo confuso. Es sin duda evidente que el período anterior a la operación de carga y posterior a la de descarga puede regularse en la legislación nacional. Conviene con el representante de Alemania en que el texto actual es ambiguo; es preciso esforzarse al máximo para eliminar tal ambigüedad. Al orador no le parece que sean tan grandes las diferencias de opinión.

67. **El Sr. Morán Bovio** (España) hace suya la observación formulada por el representante de los Países Bajos. No le resulta claro el motivo de que se discutan cuestiones que caen en el ámbito del derecho interno y que, por consiguiente, están fuera del ámbito del proyecto de convenio.

68. **El Sr. Zunarelli** (Italia) propone que se retenga el enunciado actual del párrafo. a excepción de la frase que dice “Para la determinación del período de responsabilidad”, insertando ésta directamente después del párrafo 1, o incluso incorporándola a éste. Quedaría entonces claro que el párrafo 3 no entraña ninguna excepción a la disposición general enunciada en el párrafo 1, sino que impone simplemente limitaciones a las partes en el momento de redactar el contrato de transporte.

69. **El Sr. Alba Fernández** (España) propone que el párrafo 3 se coloque directamente después del párrafo 1, agregando una frase introductoria, por ejemplo del tenor siguiente: “sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1”. La pequeña modificación propuesta por el representante de Italia podría ser la solución.



70. **La Sra. Eriksson** (Observadora de Finlandia), apoyada por el **Sr. Miller** (Estados Unidos de América) y el **Sr. Hu Zhengliang** (China), sugiere que un pequeño grupo examine la cuestión en el marco de consultas oficiosas. Expresa la esperanza de que se encontrará una solución, a fin de eliminar la actual ambigüedad del texto para las generaciones futuras.

71. **El Presidente** entiende que la Comisión desea dejar pendiente la cuestión y celebrar consultas oficiosas.

72. *Así queda acordado.*

*Proyecto de artículo 13 (Transporte que no sea objeto del contrato de transporte)*

73. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que no comprende cómo la Comisión puede permitir a un porteador emitir un documento que incluya un transporte no abarcado por el contrato de transporte y con respecto al cual no asuma la obligación de transportar las mercancías. Tal disposición es contraria al espíritu del proyecto de convenio, cuya finalidad es garantizar los derechos y definir las obligaciones de las partes en un contrato. Por consiguiente, debe suprimirse el proyecto de artículo 13.

74. **La Sra. Downing** (Australia) está de acuerdo en que debe suprimirse el proyecto de artículo 13.

75. **El Sr. Delebecque** (Francia) dice que el proyecto de artículo 13 es problemático porque no está claro, al menos no en la versión francesa, y porque es contrario al objetivo general del proyecto de convenio. Francia ya ha formulado reservas sobre la materia y está en favor de que se suprima el proyecto de artículo.

76. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que también su delegación siente algunas preocupaciones con respecto al proyecto de artículo 13. En el 21º período de sesiones del Grupo de Trabajo, la delegación de Alemania pidió una aclaración. El texto de la versión actual es ligeramente mejor, pero sigue habiendo mucha incertidumbre. Tras remitir a los miembros de la Comisión a las observaciones presentadas por escrito por Alemania (A/CN.9/658/Add.11, párr. 8), la oradora dice que su delegación está sobre todo preocupada por el hecho de que, en el caso de un documento de transporte negociable, no aparece claro a quién puede exigir el titular del documento la entrega de las mercancías. En el párrafo 14 del proyecto de artículo 1 se define el

documento de transporte como “el documento emitido ... en virtud de un contrato de transporte”. Sin embargo, el artículo 13 se refiere a algo complementario distinto, y a ello se debe la incertidumbre. La opción más sencilla será suprimir el proyecto de artículo, ya que no es necesario para los fines del proyecto de convenio.

*Se levanta la sesión a las 18.00 horas.*