



Asamblea General

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

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

Acta resumida de la 868ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el martes 17 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 15.10 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 14 (Obligaciones específicas) (continuación)

1. **El Sr. Oyarzábal** (Observador de la Argentina) dice que su delegación, tratando de abordar las inquietudes planteadas, en particular, por los Estados africanos, propone la inserción, en el párrafo 2, de un texto según los lineamientos de la frase “en la medida que lo requieran las características particulares de las mercancías”, a fin de aclarar que el porteador o el cargador pueden estipular que, cuando lo requieran las características de las mercancías, solamente el cargador podrá cargarlas, manipularlas, estibarlas o descargarlas. También propone enmendar el título del proyecto de artículo 14 para que diga “Obligaciones para recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos” y suprimir la palabra “específicas” en el título del proyecto de artículo 15, para que diga “Obligaciones aplicables al viaje por mar”.

2. **El Sr. Mayer** (Suiza) dice que el propósito del párrafo 2 es limitar el párrafo 1. No hay intención alguna de imponer una obligación al destinatario. Su delegación lo aclaró durante el debate del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 2 del proyecto de artículo 45, que finalmente fue suprimido. Todos los aspectos de las obligaciones del destinatario se regirán por la legislación nacional. A ese respecto, remite a la Comisión a los párrafos 148 a 150 del informe del Grupo de Trabajo (A/CN.9/645).

3. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) dice que las críticas al título del proyecto de artículo son justificadas. La obligación de transportar las mercancías no es específica sino una obligación fundamental del porteador. Por lo tanto, su delegación hace suya la propuesta formulada por el representante de Suecia en la sesión de la mañana (A/CN.9/867) de enmendar el título para que diga “Obligaciones relacionadas con las mercancías”.

4. También se refiere a la observación formulada por la delegación italiana en la sesión de la mañana (A/CN.9/867) de que es importante considerar la relación entre el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 y el párrafo 3 del proyecto de artículo 12, que hace imposible eliminar la obligación de cargar y descargar las mercancías. No obstante, la relación no es totalmente clara y quizás deba ser objeto de un examen ulterior. Puesto que el texto ya contiene esa disposición específica sobre carga y descarga, su delegación puede apoyar la versión actual del párrafo 2 del proyecto de artículo 14, a condición de que se elimine la referencia al destinatario. Contrariamente a la interpretación de Suiza, su delegación cree que el párrafo 2, efectivamente, da la impresión de que, mediante un acuerdo escrito entre el porteador y el cargador, se puede imponer una obligación al destinatario.

5. **El Sr. Serrano Martínez** (Colombia) dice que el párrafo 1 del proyecto de artículo 14 establece claramente las obligaciones del porteador, a diferencia de las Reglas de La Haya-Visby, que son vagas a ese respecto. El párrafo 2 refleja la primacía de la voluntad del porteador y el cargador, puesto que estos pueden acordar que el cargador, el cargador documentario o el destinatario cumplan determinadas obligaciones específicas. Por lo tanto, su delegación apoya la versión actual del título y el texto del proyecto de artículo 14.

6. **El Presidente** dice que, como ninguna de las propuestas parece tener un apoyo amplio, considera que la mayoría de las delegaciones prefiere que se mantenga la versión actual del texto.

7. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 14 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 15 (Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar)

8. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que la referencia a la “diligencia debida” en el encabezamiento del proyecto de artículo 15 es insuficiente, puesto que la diligencia debida se rige por muchos criterios diferentes. Por lo tanto, propone que después de las palabras “diligencia debida” se inserte una referencia a las normas prevalecientes de seguridad marítima.

9. **El Sr. Amadou Kane Diallo** (Senegal) dice que, así como otras delegaciones propusieron que el título del proyecto de artículo 14 se refiriera a las obligaciones relativas a la carga, el título del proyecto

de artículo 15 se puede referir a las obligaciones relativas al buque. Tal redacción reflejaría más precisamente el contenido de los proyectos de artículos en cuestión.

10. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que, en general, para su delegación el proyecto de artículo 15 es aceptable. Sin embargo, desea introducir algunas modificaciones de redacción de menor importancia en el inciso c). La redacción actual sugiere que los contenedores son parte intrínseca del buque. Hay muchos ejemplos de partes que presentan ese argumento en los litigios. Para eliminar toda ambigüedad propone enmendar el comienzo del inciso, a fin de que diga: “mantener las bodegas, todas las demás partes del buque en donde se transporten las mercancías y todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías ...”

11. En el 21° período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), las delegaciones holandesa y sueca propusieron cambiar la definición de “contenedor” para incluir a los vehículos de transporte por carreteras y ferroviario. El Grupo de Trabajo decidió que se consideraría si la definición es apropiada en cada disposición en que figurara la palabra “contenedor”. El inciso c) del proyecto de artículo 15 es una disposición en cuyo caso todavía no se consideró la conveniencia de ampliar la definición. Por lo tanto, propone que, al considerar el proyecto de artículo 15, se tenga en cuenta la modificación de la definición de “contenedor”.

12. **El Sr. Tsantzos** (Grecia) dice que, para que merezca la amplia aceptación de la comunidad internacional, un nuevo convenio debe guardar un equilibrio justo de derechos y obligaciones y, por lo tanto, una justa asignación del riesgo entre las partes en el contrato de transporte. En ese contexto, el proyecto de artículo 15 crea un desequilibrio entre los intereses de los porteadores, por una parte, y de los cargadores por la otra.

13. Grecia ya expresó sus reservas sobre la extensión de la obligación del porteador de actuar con la debida diligencia en relación con la navegabilidad del navío para cubrir todo el viaje. Como se afirma en sus observaciones escritas (A/CN.9/658/Add.10, párr. 4), debido a ese y a otros elementos nuevos el porteador, con arreglo al nuevo convenio, estará expuesto a una responsabilidad mayor que conforme a la práctica

internacional existente (en otras palabras, las Reglas de La Haya-Visby), lo que resultará en un cambio en la asignación del riesgo entre las partes. Por esa razón su delegación hubiera preferido que esa obligación no se incluyera en el proyecto de convenio. Sin embargo, no tiene intención de reabrir el debate en las actuales circunstancias. Su delegación apoya los cambios menores de redacción propuestos por la delegación de los Países Bajos.

14. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d’Ivoire) desea saber si la secretaría puede leer la versión francesa del proyecto de artículo, especialmente el inciso c), porque la redacción actual no es clara.

15. **El Presidente** dice que se tomó nota de la solicitud.

16. **El Sr. Møllmann** (Observador de Dinamarca), respondiendo al representante de los Países Bajos, dice que, hasta donde recuerda, el Grupo de Trabajo acordó no ampliar la definición de “contenedor” como tal sino más bien considerar la adecuación de la definición artículo por artículo y agregar una referencia a los vehículos de transporte de carga por carreteras o ferroviario cuando el contexto así lo exigiera. Tal referencia es innecesaria en el proyecto de artículo en cuestión, ya que es muy poco común que los porteadores proporcionen al cargador vehículos de transporte por carreteras o ferroviario. Dicho eso, si tal práctica existe —o existiera en el futuro— entonces esos vehículos deben ser considerados de la misma forma que los contenedores. Por lo tanto, su delegación está abierta a la idea de extender la definición del inciso c) del proyecto de artículo 15, de conformidad con la propuesta holandesa. Mientras tanto, los cambios menores de redacción propuestos por los Países Bajos tienen el pleno apoyo de su delegación.

17. **El Sr. Kim Bong-hyun** (República de Corea) apoya los cambios de redacción propuestos por el Observador de los Países Bajos.

18. **El Sr. Berlingieri** (Italia) dice que su delegación apoya la primera propuesta de los Países Bajos, a saber, hacer en el inciso c) del artículo 15 una referencia a “las bodegas, todas las demás partes del buque en donde se transporten las mercancías y todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten las mercancías”. Sin embargo, la referencia a los vehículos de transporte por carreteras o ferroviario, por adecuada que sea en otros casos, no se necesita en el proyecto de

artículo 15 porque sería muy poco usual que el porteador suministrara esos vehículos.

19. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) dice que su delegación puede apoyar la primera iniciativa de los Países Bajos pero agradecería una aclaración con respecto a la redacción exacta propuesta para la referencia a los vehículos de transporte por carreteras o ferroviario.

20. **El Sr. Sharma** (India) dice que las observaciones de Dinamarca e Italia son correctas: en realidad, el acuerdo a que se llegó en el Grupo de Trabajo no fue cambiar la definición de “contenedor” para abarcar los vehículos de transporte por carreteras o ferroviario sino decidir artículo por artículo si se incluye o no una referencia a ellos. Tal referencia no está justificada en el proyecto de artículo 15, pues los casos en que el porteador proporciona esos vehículos son muy poco comunes.

21. Con respecto al encabezamiento, en que se dice que “El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia”, desea saber si la obligación del porteador es obrar con la debida diligencia o, en realidad, hacer las cosas enumeradas en los incisos a), b) y c). En otras palabras, hacer que el buque tenga navegabilidad, etcétera.

22. **El Sr. Oyarzábal** (Observador de la Argentina) dice que la obligación impuesta al porteador de obrar con la debida diligencia parece, en realidad, una obligación relacionada con los medios. Su delegación piensa que la obligación debe ser de resultados: se debe exigir al porteador que el buque sea apto para navegar y se lo debe responsabilizar por las consecuencias si lo no mantiene en condiciones de navegabilidad.

23. **El Sr. Tsantzos** (Grecia) dice que su delegación puede apoyar las propuestas de los Países Bajos pero no está a favor de modificar la definición de “contenedor”.

24. **El Sr. Mayer** (Suiza) dice que su delegación apoya la primera propuesta de los Países Bajos, que impediría que los reclamantes afirmen que los contenedores son parte del buque. De otra manera, se debe mantener la redacción actual, en particular las palabras “durante el viaje”. El requisito de que se observe la debida diligencia durante todo el viaje constituye una mejora importante en el derecho marítimo.

25. **El Sr. Sato** (Japón) dice que la primera propuesta de los Países Bajos no es un cambio de fondo sino una aclaración necesaria para garantizar que los contenedores no se consideren parte intrínseca del buque. Su delegación puede apoyarla. También puede apoyar la sustancia de la segunda propuesta, pero preferiría no implementarla cambiando la definición de “contenedor” sino agregando en el inciso c) una referencia a los vehículos de transporte por carreteras o ferroviario. Es verdad que es poco común que el porteador proporcione un vehículo de ese tipo, pero si ello ocurriera estaría obligado a mantenerlo en condiciones adecuadas.

26. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que su delegación está de acuerdo con el representante de los Países Bajos en que la redacción debe ser congruente con la situación predominante. Propone que se supriman las palabras “en donde se transporten las mercancías” la primera vez que aparecen en el inciso c).

27. **El Presidente** considera que la Comisión aprueba la propuesta de cambiar la primera parte del inciso c) del proyecto de artículo 15, para que diga: “mantener las bodegas, todas las demás partes del buque en donde se transporten las mercancías y todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías ...”. Sin embargo, no parece haber consenso en favor de otras enmiendas.

28. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 15, en su forma enmendada.*

Proyecto de artículo 16 (Mercancías que puedan constituir un peligro)

29. **El Sr. Elsayed** (Egipto) propone que, al final del proyecto de artículo 16, se agregue una condición a los efectos de que, para evitar la responsabilidad por la medida contemplada por el artículo, el porteador declare que no tiene conocimiento de que las mercancías sean peligrosas o puedan convertirse en peligrosas, y si adopta medidas que dañan las mercancías, debe justificarlas y explicar por qué no pudo tomar otras menos drásticas.

30. **La Sra. Czenwenka** (Alemania) dice que parece que existe preocupación porque el proyecto de artículo 16 da al porteador amplia libertad para destruir las mercancías, puesto que el inciso o) del párrafo 3 del proyecto de artículo 18 lo exime de responsabilidad por actos realizados “en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 16 y 17”. Pero si el

porteador acepta las mercancías habiendo sido informado por el cargador, en cumplimiento del proyecto de artículo 33, de que son de naturaleza peligrosa, y no toma las medidas apropiadas, aparentemente el porteador sería responsable por la posterior destrucción de las mercancías fundado en que constituyan un peligro o existía la posibilidad de que se convirtieran en un peligro. Por lo tanto, su delegación puede apoyar la propuesta de establecer una condición en el sentido de que el porteador, para no incurrir en responsabilidad, no tiene que haber conocido la naturaleza peligrosa de las mercancías. No obstante, la justificación del carácter razonable de las medidas adoptadas puede quedar para la etapa de litigio.

31. **El Sr. Mayer** (Suiza) dice que el sistema en general es coherente y correcto. El proyecto de artículo 16 es parte del capítulo 4 sobre las obligaciones del porteador, que son esencialmente mantener el buque en condiciones de navegabilidad y cuidar adecuadamente la carga. El proyecto de artículo simplemente sostiene que el mero acto de destruir la carga no es necesariamente un incumplimiento de las obligaciones del porteador. Por otra parte, el capítulo 5 trata de la responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso y hace referencia a las inquietudes que se acaban de plantear.

32. El proyecto de artículo 16 no se aplica a las mercancías de índole peligrosa que necesariamente son transportadas con frecuencia, sino a mercancías que en la práctica se convierten en un peligro o que probablemente se conviertan en un peligro en el curso del transporte. En dichos casos el porteador tiene la obligación de tomar medidas para proteger el buque, la tripulación y la demás carga, incluso si ello entraña sacrificar las mercancías. Pese a la exención de responsabilidad permitida con arreglo al inciso o) del párrafo 3 del proyecto de artículo 18, el porteador no está exento de la prueba de razonabilidad, estipulada en los proyectos de artículos 16 y 17, ni de otras pruebas establecidas en los párrafos 4 y 5 del proyecto de artículo 18. Además, si el cargador informó debidamente al porteador, en cumplimiento del proyecto de artículo 33, que las mercaderías a embarcar eran de naturaleza peligrosa, el porteador no podrá iniciar una acción de responsabilidad contra el cargador. Por consiguiente, hay muchas restricciones a la libertad de porteador para dañar o destruir la carga, y no hay necesidad de modificar el texto de los proyectos de artículos 16 y 17.

33. **El Sr. Sato** (Japón) dice que su delegación está de acuerdo en que el sistema, tomado en su conjunto, es adecuado y no es necesario modificarlo. En una situación en que el porteador aceptó mercancías peligrosas, después de haber sido informado de su naturaleza por el cargador, el primero tiene, ciertamente, la obligación de adoptar las medidas de seguridad apropiadas, y si el porteador contribuyó a causar la circunstancia que forzó al daño o la destrucción de las mercancías, será responsable con arreglo al inciso a) del párrafo 4 del proyecto de artículo 18, a pesar de la exención de responsabilidad contemplada en el inciso o) del párrafo 3 y de las facultades que otorgan los proyectos de artículos 16 y 17.

34. **El Sr. Berlingieri** (Italia) dice que se pueden prever dos situaciones. Si las mercancías peligrosas son cargadas en un buque con conocimiento del porteador y posteriormente son sacrificadas en el mar, y si el porteador no puede demostrar que el peligro aumentó durante el viaje, este último será responsable con arreglo al proyecto de artículo 18. Pero si la situación cambió de manera que el peligro teórico planteado por dichas mercancías se convirtió en real —por ejemplo, si explotan o se incendian— y son sacrificadas a fin de impedir un daño mayor, responsabilizar al porteador equivaldría a transferir la responsabilidad del cargador al porteador, lo que es inaceptable. El proyecto de artículo 16 debe permanecer sin cambios.

35. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que el proyecto de artículo 16 prevé una situación en la cual el porteador no advierte que las mercancías presentan un peligro potencial. La situación prevista en el proyecto de artículo 18 es muy diferente. La Comisión tendrá que decidir cómo se reflejará esa diferencia en los proyectos de artículos.

36. **El Presidente** señala que no parece haber apoyo suficiente para las enmiendas propuestas.

37. *Es aprobado en su sustancia el artículo 16 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 17 (Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar)

38. **La Sra. Downing** (Australia), señalando a la atención los párrafos 28 a 30 de las observaciones de su delegación sobre el proyecto de convenio (A/CN.9/658), dice que el alcance del proyecto de

artículo 17 es más amplio que el tratamiento de la cuestión con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby o a las Reglas de Hamburgo y otorgaría un grado menor de protección a los cargadores que con la actual legislación internacional.

39. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 18 y remitido al grupo de redacción.*

Se suspende la sesión a las 16.30 horas y se reanuda a las 17.00 horas.

Proyecto de artículo 18 (Fundamento de la responsabilidad)

40. **El Sr. Ibrahim Khalil Diallo** (Senegal), señalando a la atención los párrafos 8 a 12 de las observaciones sobre el proyecto de convenio presentadas por Angola, Benin, Burkina Faso, Camerún, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Malí, Mauritania, Níger, Nigeria, la República Democrática del Congo, Senegal y Togo (A/CN.9/658/Add.1), dice que la posición de esos Estados no cambió durante el prolongado debate que culminó en la redacción actual del proyecto de artículo 18. La mayoría de los Estados de su subregión se gobiernan por las Reglas de Hamburgo, que tienen una redacción diferente del proyecto de artículo. Con el paso del tiempo la industria naviera ha dado pasos enormes desde el punto de vista tecnológico y las excepciones enumeradas en el párrafo 3 ya no son válidas. La industria, y especialmente los pequeños cargadores, resultarán perjudicados por su inclusión. El párrafo 2 del proyecto de artículo es bastante suficiente para proteger al porteador, y el párrafo 3 debe ser suprimido.

41. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que su delegación preferiría que el párrafo 3 comenzara con una expresión como "Salvo que el reclamante demuestre que el porteador es culpable ...". Sin embargo, la mejor solución sería suprimir todo el párrafo, como lo propuso el representante del Senegal.

42. **La Sra. Downing** (Australia), señalando a la atención los párrafos 31 a 37 de las observaciones de su delegación sobre el proyecto de convenio (A/CN.9/658), dice que tiene conciencia de que el Grupo de Trabajo dedicó gran cantidad de tiempo al proyecto de artículo y que la cuestión de la responsabilidad es compleja. Sin embargo, al igual que el representante del Senegal, su delegación está preocupada con respecto a la lista de excepciones que

figura en el párrafo 3. La forma en que está redactado difiere de la de listas similares incluidas en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya-Visby y será necesaria la interpretación de los tribunales. Además, la carga de la prueba será más onerosa para el reclamante, particularmente si se alega falta de navegabilidad del buque. Frecuentemente se invoca la responsabilidad proporcional como recurso dilatorio. Como se señala en el párrafo 37 de las observaciones de su delegación, en el caso en que dos o más causas, una de las cuales sea las deficientes condiciones de navegabilidad, hayan contribuido a la pérdida o al daño, el texto existente no da ninguna indicación sobre la parte a la que corresponderá la carga de la prueba.

43. **La Sra. Chatman** (Canadá) dice que la posición de su delegación, como las de los representantes de Australia y el Senegal, no ha cambiado. Se celebraron amplias consultas con la industria naviera del Canadá, cuyo punto de vista es que el proyecto de artículo 18 hará excesivamente onerosa la carga de la prueba para los cargadores. En particular, se debe enmendar el párrafo 5 a fin de que, con respecto a la navegabilidad, imponga la carga de la prueba al porteador y no al cargador.

44. **El Sr. Imorou** (Benin), el **Sr. Ndzibe** (Gabón), la **Sra. Sobrinho** (Observadora de Angola), el **Sr. Bigot** (Observador de Côte d'Ivoire) y el **Sr. Ousseimi** (Observador del Níger) adhieren a la declaración formulada por el representante del Senegal.

45. **El Sr. Tsantzalos** (Grecia) dice que, aunque desea reiterar la inquietud de su delegación por la eliminación del "error de navegación" de la lista de excepciones, su delegación apoya el proyecto de artículo tal como está.

46. **La Sra. Slettemoen** (Noruega) dice que su delegación considera que el proyecto de artículo 18 en, en muchas formas, el núcleo del proyecto de convenio. La redacción actual es el resultado de años de difíciles negociaciones y, aunque no es perfecto, debe permanecer sin cambios.

47. **El Sr. Blake-Lawson** (Reino Unido), el **Sr. Mayer** (Observador de Suiza) y el **Sr. Hron** (República Checa) dicen que el proyecto de artículo debe conservar su forma actual, en su totalidad, sin la supresión del párrafo 3.

48. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) comprende las preocupaciones expresadas por las delegaciones que

desean enmendar el proyecto de artículo. Tal como lo señaló el representante del Senegal, la lista incluida en el párrafo 3 no es un ejemplo de legislación moderna. Su delegación hubiera preferido un texto más claro, más breve, pero está dispuesta a apoyar la opinión mayoritaria, cualquiera sea.

49. Le parece que la preocupación expresada por Australia en el párrafo 37 de sus observaciones presentadas por escrito (A/CN.9/658) está contemplada en el texto actual del proyecto de artículo 18. En el párrafo 5 del proyecto de artículo se aclara que, en casos como los mencionados en el párrafo 37 de las observaciones de Australia, la carga de probar la debida diligencia recae en el porteador, aunque la redacción alternativa propuesta por Australia es más elegante. Su delegación está dispuesta a aceptar esa propuesta, pero también puede aceptar el párrafo tal cual está.

50. **El Sr. Sato** (Japón) sugiere que, en aras de la congruencia, se debe suprimir la palabra “incluido” del apartado iii) del inciso a) del párrafo 5, y se debe redactar nuevamente para que refleje las enmiendas al inciso c) del proyecto de artículo 15 que ya fueron aprobadas. Entonces su delegación estará dispuesta a aprobar el proyecto de artículo 18.

51. **El Sr. Cheong** Hae-yong (República de Corea) dice que, aunque la industria naviera de su país está firmemente a favor de restablecer la expresión “error de navegación” a la lista de excepciones que figuran en el párrafo 3, su delegación se une a las de Grecia y Suiza para solicitar que el proyecto de artículo se apruebe en su forma actual.

52. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que, tanto con arreglo al derecho escrito como de acuerdo con el *common law*, la responsabilidad del porteador se basa no en el ejercicio de la debida diligencia sino en los resultados. La enmienda que propuso su delegación preserva los derechos del cargador cuando el porteador es culpable. Si no se la acepta, se debe suprimir el artículo a fin de no alterar el equilibrio entre las partes contratantes ni debilitar un principio que todas las delegaciones desean preservar.

53. **El Sr. Egbadon** (Nigeria) se asocia a las demás delegaciones africanas. El párrafo 3, si se aprueba en su forma presente, denegará todos los progresos realizados en los artículos anteriores del proyecto de convenio y particularmente en el capítulo 4, que establece los términos de las obligaciones del

porteador. Insta a las delegaciones a que consideren la enmienda propuesta en el párrafo 12 del documento A/CN.9/658/Add.1.

54. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) dice que, igual que el representante de Alemania, hubiera preferido una versión más corta del párrafo 3. Sin embargo, es consciente de que se ha realizado un prolongado debate y adoptado transacciones delicadas que culminaron en el texto que tiene ante sí la Comisión. La sugerencia del representante del Japón es digna de consideración, y su delegación desea proponer que se supriman los corchetes en el apartado iii) del inciso a) del párrafo 5 y se reemplace la palabra “incluido” por “y”.

55. **El Sr. Berlingieri** (Italia), aprobando el texto tal cual está dice, como explicación a las delegaciones que proponen enmiendas, que el capítulo 4 sobre obligaciones y el capítulo 5 sobre responsabilidad representan una transacción global y se deben leer conjuntamente. En el capítulo 4, en contraste con las Reglas de La Haya-Visby, se estipula que las obligaciones del porteador continúan durante todo el viaje; y en el régimen de responsabilidad del proyecto de convenio se eliminaron dos exenciones básicas de La Haya-Visby —error de navegación y error en el manejo del buque— cambiando significativamente el equilibrio en favor del cargador.

56. Con respecto al párrafo 3 del artículo 18, cuya supresión se propuso, existe un malentendido: las excepciones que figuran en la lista del párrafo 3 no son exenciones sino más bien casos de inversión de la carga de la prueba. Quizás sea un enfoque tradicional, pero se basa en el sentido común y por cierto no es obsoleto. El propósito de la lista es invertir la carga de la prueba en situaciones en que es probable que la causa de la pérdida o el daño sea un hecho que está fuera del control del porteador. Se ha logrado cierto equilibrio, porque el proyecto de artículo permite al cargador demostrar que se trata de una causa diferente o que el error del porteador facilitó la pérdida o el daño. Por cierto, el texto no contradice la legislación nacional sobre transporte, que en general se basa en la culpabilidad y no en la responsabilidad estricta.

57. **La Sra. Lost-Sieminska** (Polonia), la **Sra. Talbot** (Observadora de Nueva Zelanda) y el **Sr. Sandoval** (Chile) aprueban el texto actual y apoyan la corrección técnica al inciso a) del párrafo 5 propuesta por el Japón y Suecia.

58. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que la redacción de transacción del artículo 18 cambia radicalmente el equilibrio de intereses en favor de la carga, y no hay necesidad de ir más allá de lo que ya hace el proyecto. Por lo tanto, apoya el texto tal cual está, con la corrección propuesta por el Japón en beneficio de la congruencia.

59. **El Sr. Baghali Hamaneh** (República Islámica del Irán), expresando sus fuertes reservas al artículo 18, dice que se lo debe enmendar para equilibrar los intereses del porteador y el cargador. Se debe suprimir el párrafo 3, porque brinda demasiadas razones para eximir al porteador. También preferiría que se suprimiera el párrafo 5. El porteador debe ser responsable si el reclamante demuestra la culpa. Además, se debe enmendar el párrafo 4 para colocar al cargador en una situación más justa y protegerlo de la pesada carga de probar reclamaciones por falta de navegabilidad en todos los casos en que el porteador invoque una de las defensas estipuladas en el párrafo 3.

60. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América), apoyando las observaciones de Italia y los Países Bajos, está a favor de mantener el texto actual, con la corrección técnica propuesta por el Japón. Años de negociaciones del Grupo de Trabajo han concluido con la formulación del texto, que es parte esencial de un conjunto de transacciones; y sería un error deplorable introducir enmiendas que puedan resultar en el fracaso del proyecto de convenio.

61. **El Sr. Alba Fernández** (España), haciendo suyas las observaciones de Italia, los Países Bajos y los Estados Unidos, dice que se debe mantener la actual redacción del artículo 18. Ella preserva las reglas tradicionales de la responsabilidad del porteador y el cargador y el tratamiento tradicional de la carga de la prueba en otros tratados sobre transporte marítimo, aéreo y por carreteras. En ninguna circunstancia España aceptará la eliminación de la necesidad de probar la simple probabilidad de falta de navegabilidad del buque.

62. **El Sr. Imorou** (Benin) está de acuerdo con la delegación italiana en que las reglas deben basarse en el sentido común, pero no en que las excepciones enumeradas en el párrafo 3 del artículo 18 no son exenciones: son simplemente exenciones disfrazadas. Los países africanos son, sobre todo, países remitentes y ciertamente deben poder imputar al porteador las deficiencias latentes.

63. **La Sra. Malanga** (Observadora del Congo) dice que, al igual que otros países africanos, cree que el artículo 18 no es el texto equilibrado que se suponía. En particular, apoya la supresión del párrafo 3, que da tantos fundamentos para relevar de responsabilidad al porteador.

64. **El Sr. Hu Zhengliang** (China), señalando la importancia del artículo 18, dice que el texto es el resultado de prolongados debates en el Grupo de Trabajo y debe ser mantenido, con la corrección técnica del Japón. Aunque el sector naviero de China no está satisfecho con toda la lista que figura en el párrafo 3, su delegación propicia su mantenimiento porque las excepciones enumeradas en la práctica resolverán dudas.

65. **La Sra. Eriksson** (Observadora de Finlandia) dice que, aunque su delegación no está completamente satisfecha con el proyecto final de un artículo que es muy complejo, hubiera preferido un texto más racionalizado, lo aceptará tal como está. Sin embargo, cree que sería importante destacar en el informe de la Comisión la explicación dada anteriormente por Italia, de que el párrafo 3 no enumera una serie de exenciones sino más bien que cambia la carga de la prueba.

66. **El Sr. Møllmann** (Observador de Dinamarca), observando que, antes de introducir cambios en un texto al que se llegó después de delicadas transacciones en el Grupo de Trabajo, debe haber un consenso firme, dice que su delegación, por lo tanto, lo aprueba tal como está. En ese sentido, la corrección consiguiente propuesta por el Japón no puede ser considerada como un cambio.

67. **El Sr. Serrano Martínez** (Colombia) dice que el supuesto básico del artículo 18 es que el porteador tiene la obligación de entregar las mercancías en las mismas condiciones en que las recibió, que es una obligación tanto de resultado como de garantía. Por lo tanto, con respecto al punto más controvertido, es importante enumerar las excepciones que relevan de responsabilidad al porteador, especialmente porque es difícil distinguir en virtud de las Reglas de La Haya-Visby si la responsabilidad del porteador es objetiva o subjetiva y si ha de haber presunción o prueba de culpa. Por lo tanto, su delegación está a favor de mantener el proyecto de artículo 18 totalmente con su redacción actual.

68. **El Sr. Ngoy Kasongo** (Observador de la República Democrática del Congo) dice que el texto

del artículo 18 puede ser mejorado y que es tarea de la Comisión avanzar en el trabajo realizado durante años en el Grupo de Trabajo. Todos los artículos fundamentales del proyecto de convenio fueron objeto de un fuerte debate, pero aún no se ha logrado un equilibrio adecuado de intereses. Si se mantiene el texto actual, la noción fundamental de responsabilidad del porteador se convierte en relativa. Está totalmente de acuerdo en que el concepto de carga de la prueba debe basarse en el sentido común. La lista de exenciones que figura en el párrafo 3 es una bendición para los aseguradores pero perjudicial para las economías de los Estados africanos y debe ser suprimida.

69. **El Sr. Sharma** (India) observa que la cuestión de la responsabilidad ha sido desde el principio muy importante en las deliberaciones del Grupo de Trabajo. Aunque señalando que la lista de exenciones de las Reglas de La Haya-Visby fue eliminada de las siguientes Reglas de Hamburgo, el Grupo de Trabajo determinó que la lista había funcionado bien en su momento y que, ciertamente, había sido adoptada en la mayoría de las legislaciones nacionales. El Grupo llegó con dificultades a un texto de transacción, y la India cree que debe ser mantenido, excepto por las correcciones técnicas al inciso a) del párrafo 5.

Se levanta la sesión a las 18.05 horas.