



Asamblea General

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

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional Trigésimo quinto período de sesiones

Acta resumida de la 878ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el martes 24 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.6)

Proyecto de artículo 92 (Reservas) (continuación)

1. **El Presidente** invita a la Comisión a reanudar el examen de la propuesta presentada por las delegaciones de Austria y Alemania, para sustituir el texto del proyecto de artículo 92 por dos nuevos párrafos que permitan a los Estados excluir la aplicación del proyecto de convenio en los contratos que preveían el transporte por mar y otros modos de transporte, además del marítimo (A/CN.9/XLI/CRP.6).

2. **El Sr. von Ziegler** (Suiza) indica que percibe que el propósito de la propuesta es el de permitir al mayor número de Estados adherirse al proyecto de convenio y, por consiguiente, sustituir la proliferación de distintos instrumentos, por un instrumento único que refleje las necesidades comerciales. Sin embargo, la propuesta no hace sino provocar otro caso de proliferación —el de las reservas—, que no contribuye en absoluto a armonizar el régimen legal. Algunas delegaciones defienden que la autonomía contractual permitida en virtud de determinadas disposiciones del proyecto de convenio también plantea un obstáculo para la armonización. No obstante, la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías de 1980, que establece una autonomía contractual semejante, no ha tenido ese mismo efecto. En su opinión, si algunos de los Estados contratantes decidieran aplicar la reserva, podrían surgir graves problemas a la hora de determinar el convenio que se aplicará a un contrato de transporte determinado, dependiendo del foro en que se trate y de que los lugares de recepción y entrega estén situados en Estados diferentes.

3. **El Sr. Nguema Assoumou** (Gabón) señala que comparte la opinión de los representantes del Senegal, Côte d'Ivoire y otros Estados, que subrayan la necesidad de trabajar para alcanzar la armonización de los ordenamientos jurídicos nacionales. La Comisión debe adoptar una solución aceptable para el mayor número posible de delegaciones, aunque su delegación no puede apoyar la propuesta.

4. **El Sr. M'inoti** (Kenya) indica que su delegación, al igual que otras muchas, se muestra satisfecha con algunas disposiciones del proyecto de convenio, pese a que mantiene inquietudes respecto a otras. No obstante, la propuesta no resolvería ese problema y es preferible que el proyecto de artículo 92 permanezca como está.

5. **El Sr. Beare** (Observador del Comité Marítimo Internacional) afirma que es consciente de que la propuesta plantea cuestiones políticas que los gobiernos deberán determinar. No obstante, desea que la postura de su organización quede registrada. A lo largo de los últimos siete años, el Comité Marítimo Internacional, que representa a las asociaciones marítimas nacionales en todo el mundo, ha adoptado la opinión invariable de que, con el fin de modernizar el derecho marítimo y facilitar la práctica comercial actual, el proyecto de convenio debería abarcar el transporte puerta a puerta. Esta postura se ha mantenido durante la preparación del anteproyecto del convenio, que, posteriormente, ha sido revisado y mejorado de modo sustancial por el Grupo de Trabajo. La enmienda propuesta al proyecto de artículo 92 no promueve la armonización y genera incertidumbre, especialmente en lo relativo al ámbito de obligatoriedad del convenio referente a contratos tales como los culminados actualmente en formularios comerciales tan conocidos como COMBICON y MULTIDOC.

6. **La Sra. Mbeng** (Camerún) señala que algunas de las opiniones de los patrocinadores coinciden con las expresadas en el documento A/CN.9/658/Add.1, que reflejan los comentarios de varios Estados africanos. Su delegación considera, en un principio, que el propósito del proyecto de convenio de aplicarse a las operaciones de puerta a puerta podría entrañar graves consecuencias jurídicas en numerosos países de su región, entre otras cosas, por el agravamiento de la carga de la prueba para el reclamante de la indemnización en la mayoría de los casos y, además, perjudicará notablemente a los pequeños operadores, en particular los auxiliares del transporte, en beneficio de los grandes grupos. No obstante, después de escuchar las argumentaciones de los oradores a favor de la necesidad de un instrumento armonizado global, considera que el proyecto de artículo debe mantenerse en su formulación actual.

7. **La Sra. Flores** (Venezuela) añade que también su delegación prefiere que el proyecto de artículo 92 permanezca sin variaciones.

8. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) dice que, por la sesión anterior, tiene la sensación de que muchas delegaciones están dispuestas a comprometerse con las cuestiones de los límites de la responsabilidad y el transporte multimodal. Por consiguiente, desea realizar un último intento con el fin de ampliar el consenso acerca de dichos asuntos, mediante la propuesta de un nuevo proyecto de artículo 92 bis (Declaraciones especiales), con el texto siguiente:

“Todo Estado podrá declarar, de conformidad con el artículo 93, que:

a) aplicará el Convenio únicamente al transporte marítimo; o

b) durante un período no superior a 10 años tras la entrada en vigor del presente Convenio, sustituirá las cantidades de limitación de la responsabilidad fijadas en el párrafo 1 del artículo 61 por las cantidades establecidas en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 6 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, concluido en Hamburgo el 31 de marzo de 1978. En la declaración deberán especificarse las dos cantidades.”

9. Esta propuesta debe considerarse como un paquete, puesto que en él se cubren las cuestiones por él mencionadas. A diferencia de la propuesta expresada por las delegaciones de Austria y Alemania, permitiría a los Estados estipular que el proyecto de convenio se aplique exclusivamente a la parte de transporte puerta a puerta (marítimo) correspondiente a las operaciones multimodales que también incluyan transporte terrestre, una opción que también se encuentra disponible en virtud de las Reglas de la Haya, La Haya-Visby y Hamburgo. Podría mantenerse que dicho enfoque resulta perjudicial para la uniformidad, pero desencadenaría la ratificación por parte de los diversos Estados que han manifestado su desacuerdo respecto a un convenio multimodal y, por tanto, la posibilidad de concertar normas uniformes, al menos respecto a la parte marítima del transporte. Si no se modifica el texto actual, existe el riesgo de que muchos Estados se nieguen a ratificar el proyecto de convenio. El resultado puede originar una situación en la cual no existan, como en la actualidad, tres conjuntos de normas, sino cuatro, con ausencia de uniformidad incluso sobre el tramo marítimo de la operación.

10. Considera que, si los Estados tuvieran la opción de establecer una declaración especial en el momento de la ratificación del instrumento, posiblemente muchos de ellos no harían uso de ella. No obstante, si esta opción no estuviera disponible, las grandes compañías navieras pertenecientes a dichos Estados también podrían impedir la ratificación. La propuesta también constituye un intento por ofrecer seguridad a las delegaciones que están a favor de fijar límites de responsabilidad elevados, puesto que estos niveles podrían alcanzarse, de hecho, en un plazo no superior a 10 años, a partir de la entrada en vigor del proyecto de convenio. También debe tenerse en cuenta que, si el convenio no contara con la ratificación por parte de los Estados que desean establecer límites inferiores, las Reglas de La Haya-Visby, que fijan un límite considerablemente inferior al establecido mediante las Reglas de Hamburgo, se convertirían, en la práctica, en el sistema dominante.

11. La propuesta de su delegación también tiene la ventaja de que no modifica el compromiso alcanzado por el Grupo de Trabajo, dado que el proyecto de convenio sigue cubriendo el transporte puerta a puerta, manteniendo sin variación los límites establecidos en el proyecto de artículo 61, sujeto a un período de transición y con la opción de no aplicarlos al transporte multimodal.

12. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) se congratula por el intento de la delegación sueca de llegar a una solución de compromiso. Está de acuerdo en que el objetivo de la Comisión consiste en lograr la ratificación más amplia posible respecto al proyecto de convenio, si bien la confianza que deposita en el proyecto de convenio es mayor que la manifestada por el representante de Suecia y está convencida de que el mejor modo de lograr una ratificación amplia consiste en respetar el compromiso alcanzado a lo largo de seis años de negociaciones. En cierto modo, es falso afirmar que el nuevo artículo no afectaría al paquete de compromisos acordado en el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/XXI/CRP.5), puesto que el transporte multimodal y los límites de la responsabilidad acordados constituyen elementos esenciales de dicho paquete. La propuesta no promovería una ratificación más amplia y socavaría la uniformidad, al permitir a los Estados limitar la aplicabilidad del convenio al transporte marítimo.

13. Desde el punto de vista de los procedimientos, considera que la propuesta sueca no deberá debatirse

hasta que la Comisión adopte una decisión respecto a la propuesta presentada por las delegaciones de Austria y Alemania.

14. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) coincide con el representante de los Estados Unidos de América en que el paquete de compromisos quedaría socavado por las dos propuestas; da la impresión de que la gran mayoría de las delegaciones se muestran a favor de que el proyecto de artículo 92 permanezca invariable.

15. **El Sr. Mbiah** (Observador de Ghana) declara que valora los esfuerzos de la delegación sueca dirigidos a alcanzar un compromiso aceptable para todos los países. No obstante, no puede apoyar el enfoque “puerta a puerta” indicado, puesto que introduciría nuevos elementos en una fase tardía de las negociaciones y supondría la revisión de límites que ya han sido aprobados. La propuesta generaría una incertidumbre generalizada, respecto al estado del derecho relativo a las materias objeto del proyecto de convenio; como él mismo declaró en la sesión anterior, es importante no crear una situación en la que los Estados puedan seleccionar solamente los elementos del convenio convenientes a sus propios intereses. Asimismo, el período de transición propuesto de 10 años resulta arbitrario y no ha quedado debidamente justificado. Por último, la explicación ofrecida por el representante de Suecia debería haber sido presentada por escrito, junto con la propuesta, mediante un documento de sesión, de forma que permitiera a las delegaciones considerar las consecuencias del nuevo proyecto de artículo propuesto.

16. **El Sr. Morán Bovio** (España) indica que su delegación prefiere no introducir las declaraciones especiales planteadas en la propuesta de Suecia. La experiencia pasada ha demostrado que muchos factores influyen en la ratificación de un instrumento internacional por parte de los Estados; con el tiempo se descubrirá si es posible lograr una mayor aceptación.

17. **El Sr. Berlingieri** (Italia) señala que, aunque aprecia los esfuerzos de la delegación sueca, rechaza la propuesta, al igual que los oradores anteriores. Planteando una cuestión de orden, añade que la Comisión debe concluir los debates acerca del proyecto de artículo 92 antes de someterse a debate el proyecto de artículo 92 bis propuesto.

18. **El Presidente** conviene en que, con el fin de evitar la confusión, la Comisión deberá finalizar los debates acerca del proyecto de artículo 92 y la

propuesta de Austria y Alemania incluida en A/CN.9/XLI/CRP.6, antes de pasar a tratar la propuesta sueca. Por ello, invita a las delegaciones que todavía lo deseen, a debatir el proyecto de artículo 92.

19. **La Sra. Czerwenka** (Alemania), con el apoyo del **Sr. Hu Zhengliang** (China), indica que la cuestión objeto de debate es de extrema importancia. Por consiguiente, deben emprenderse todos los esfuerzos necesarios para garantizar que los principales socios comerciales representados en la sesión puedan informar a sus gobiernos respectivos de que el convenio refleja un compromiso adecuado y que debe ratificarse.

20. Durante el debate de la propuesta presentada por Austria y Alemania (A/CN.9/XLI/CRP.6), varias delegaciones han expresado su intención de colaborar en aras de alcanzar un compromiso, lo cual implica la búsqueda de alternativas y no el mero rechazo de un texto simplemente por razones de número de votos. Si la Comisión desea alcanzar un compromiso, deberá tener en cuenta todas las propuestas formuladas hasta ahora.

21. En ese sentido, expresa su reconocimiento a la delegación de Suecia por intentar elaborar una nueva propuesta que aborde las diferentes inquietudes planteadas. La propuesta sueca, al menos, contiene un elemento, si no todos, incluido en la propuesta de Austria y Alemania. Basándose en el espíritu de avenencia, su delegación sigue plenamente decidida a continuar la búsqueda de un compromiso que sea aceptable para todas las delegaciones, bien en la sesión plenaria o en consultas de carácter oficioso.

22. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) dice que la referencia a los socios comerciales resulta inapropiada. Algunas delegaciones están a favor del proyecto de artículo, mientras que otras no lo están; esa es la cuestión elemental. Insta al Presidente a dar por terminado el debate sobre el proyecto de artículo 92, con el fin de que la Comisión prosiga sus deliberaciones.

23. **El Presidente** señala que, aunque un considerable número de delegaciones conviene en sustituir la versión actual del proyecto de artículo 92 por el texto enunciado en A/CN.9/XLI/CRP.6, existe un número superior de delegaciones favorables a que el proyecto de artículo 92 permanezca sin cambios. De acuerdo con la práctica habitual, la versión actual del proyecto de

artículo 92, por consiguiente, debe permanecer sin cambios.

24. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 92 y se remite al grupo de redacción.*

25. **El Presidente** invita a formular más comentarios sobre el proyecto de artículo 92 bis propuesto por el representante de Suecia.

26. **La Sra. Halde** (Canadá) señala que su delegación acoge con beneplácito la propuesta de la delegación sueca y se adhiere a los esfuerzos por unificar la legislación y extenderla a los Estados que, de lo contrario, no podrían ratificar el convenio.

27. **Los señores Delebecque** (Francia) y **Tsantzalos** (Grecia) expresan su apoyo a las opiniones de los Estados Unidos de América y el Senegal.

28. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d'Ivoire) indica que la propuesta sueca, en caso de aprobarse, daría como resultado un compromiso incluso más frágil. Por lo tanto, no puede apoyar la propuesta, por los motivos mencionados por los Estados Unidos de América y el Senegal.

29. **El Sr. Serrano Martínez** (Colombia) afirma que, en vista del respaldo unánime y la reciente aprobación concedidos al proyecto de artículo 92, la propuesta de Suecia ya no es válida.

30. **El Sr. Sandoval** (Chile) observa que la propuesta sueca resulta inaceptable, tanto en su forma como en su contenido.

31. **El Sr. Maradiaga** (Honduras) declara que su delegación pone en cuestión el hecho de que las reglas de procedimiento permitan la agregación de un artículo completamente nuevo al proyecto de convenio, como se indica en la propuesta sueca y, por consiguiente, no puede apoyarla.

32. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) señala que la propuesta de Suecia constituye una idea innovadora y un ejemplo perfecto de compromiso que aporta a los Estados sólidas opiniones sobre la cuestión, al tiempo que reduce al mínimo la repercusión sobre otros países. En principio, su delegación se muestra a favor de alcanzar un compromiso. No obstante, prefiere consultar primero la propuesta por escrito, con objeto de poder someterla al debido examen.

33. A primera vista, por ejemplo, el apartado a) de la propuesta de Suecia parece constituir una repetición del párrafo 1 reflejado en la propuesta de Austria y Alemania; no obstante, tras un examen detallado, podría acordarse un texto de menor alcance que proporcione respuesta a las inquietudes formuladas por los Estados favorables a la propuesta.

34. Con relación al apartado b) formulado en la propuesta de Suecia, no logra entender el modo en que afectaría a las decisiones referidas al proyecto de artículo 61. Si su interpretación de la propuesta es correcta, esta permitirá a los Estados que se oponen a las cantidades de limitación de la responsabilidad estipuladas en el párrafo 1 del artículo 61 ratificar el convenio antes de lo que lo hubieran hecho en otras circunstancias.

35. **La Sra. Sobekwa** (Sudáfrica) propone que las delegaciones interesadas celebren reuniones oficiosas, con el fin de elaborar una nueva versión de compromiso sobre el proyecto de artículo 92 bis. La situación solamente quedaría resuelta si la Comisión alcanzara un compromiso que sea aceptable para todas las delegaciones.

36. **El Presidente** reitera que las cuestiones relativas a los ordenamientos jurídicos deberán decidirse en la sesión plenaria.

37. **La Sra. Shall-Homa** (Nigeria) señala que la Comisión ha abierto una caja de Pandora. Muchas delegaciones podrían mencionar cuestiones que no han quedado resueltas del modo en que desean; si el proyecto de artículo 92 bis propuesto fuera sometido a más debates, podrían surgir otras propuestas con el carácter de "declaraciones especiales". Su delegación conviene con los oradores anteriores en que la cuestión debe quedar cerrada.

38. **La Sra. Downing** (Australia) manifiesta que, aunque valora los esfuerzos de la delegación sueca, coincide con los Estados Unidos de América y el Senegal en que la propuesta de Suecia merma el compromiso alcanzado en el Grupo de Trabajo. Dicho compromiso, aunque no sea vinculante para la Comisión, ha sido acordado como un paquete. En caso de modificarse algún elemento de ese paquete, el resto de los elementos intervinientes también deberían ser sometidos a debate.

39. **El Sr. Orfanos** (Observador de Chipre) indica que su delegación no puede apoyar la propuesta sueca.

40. **La Sra. Markovčić Kostelac** (Observadora de Croacia) señala que no puede debatir la propuesta hasta que la vea por escrito.

41. **El Sr. von Ziegler** (Suiza) observa que la propuesta sueca no constituye un compromiso en el verdadero sentido de la palabra, sino que refleja el hecho de que, en ocasiones, no resulta posible alcanzar compromisos, puesto que plantea la posibilidad de originar desviaciones de determinadas disposiciones del proyecto de convenio. La disposición que permite a un Estado sustituir los importes de limitación de la responsabilidad plasmados en el párrafo 1 del artículo 61 por otros valores de importes, es una aportación muy creativa pero, si se permitiera a los Estados establecer declaraciones especiales, resultaría difícil conocer con exactitud los importes aplicables en cada momento. Asimismo, no queda claro lo que podría ocurrir al finalizar el periodo de 10 años. La inserción de un nuevo capítulo destinado a clarificar el procedimiento que debe seguirse, aunque es posible, no resulta oportuna, según su opinión.

42. Se ha establecido un gran número de compromisos acerca de aspectos esenciales, incluido el de la limitación de la responsabilidad. Estos compromisos deben respetarse. El asunto del transporte puerta a puerta recogido en el proyecto de convenio quedó decidido en una fase inicial. En conclusión, la propuesta sueca no cuenta con el apoyo de su delegación y no requiere su formulación por escrito. El aplazamiento de una decisión no resulta útil, por los motivos explicados por el representante de Nigeria.

43. **El Sr. Mollmann** (Observador de Dinamarca) considera que puede adoptarse una decisión, sin necesidad de esperar a la elaboración de un texto por escrito. Su delegación entiende la propuesta de Suecia con relación al proyecto de artículo 92 bis, pero no puede apoyarla. Respecto al apartado a) de la propuesta, aunque su enunciado difiere de algún modo, es bastante similar a la propuesta de Austria y Alemania, incluida en A/CN.9/XLI/CRP.6, en que se apliquen los comentarios ya expresados al respecto por las delegaciones. La segunda parte de propuesta resulta innovadora, pero su delegación no puede aceptarla, por los motivos explicados por el representante de Australia.

44. **Los señores Blake-Lawson** (Reino Unido) y **Bokama Olenkongo** (Observador de la República

Democrática del Congo) comunican que sus delegaciones convienen con aquellas que no desean modificar el proyecto de artículo 92 o agregar un proyecto de artículo 92 bis.

45. **El Sr. Sharma** (India) declara, con relación al apartado a) de la propuesta sueca, que, aunque su delegación está dispuesta a debatir algunos de los problemas referentes al transporte multimodal derivados del proyecto de artículo 27, no desea permitir una reserva o una declaración que suponga modificar la naturaleza del proyecto de convenio. Respecto al apartado b) de la propuesta, tal y como han señalado numerosas delegaciones, los límites de la responsabilidad estipulados en el proyecto de artículo 61 forman parte de un paquete de compromisos. La propuesta de dos niveles de límites de responsabilidad resulta creativa, pero no fortalece la cuestión marítima. Para los usuarios del sistema, no estaría claro cuándo comienzan y terminan las diversas declaraciones, así como cuál es el importe de limitación aplicable en un país concreto en un momento determinado. Por todos estos motivos, su delegación no puede apoyar la propuesta.

46. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) informa que su delegación apoya la propuesta sueca de formular un nuevo proyecto de artículo 92 bis.

47. **El Presidente** entiende que la mayoría de la Comisión no desea aprobar el proyecto de artículo 92 bis propuesto.

48. *Así queda decidido.*

Se suspende la sesión a las 16.25 horas y se reanuda a las 17.00 horas.

Proyecto de artículo 93

49. **La Sra. Halde** (Canadá) opina que es preciso efectuar una pequeña corrección técnica en la segunda frase del párrafo 1 del proyecto de artículo 93, cuyo texto sería el siguiente: "Las declaraciones permitidas por el párrafo 1 del artículo 94 y por el párrafo 2 del artículo 95 deberán ser efectuadas en el momento de procederse a la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión." Al indicarse en el párrafo 1 del proyecto de artículo 94, que afecta a la declaración realizada por un Estado contratante con dos o más unidades territoriales, que el convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales o solamente a una o más de ellas, se permite que el Estado contratante

pueda modificar sus declaraciones “en cualquier momento”. La incoherencia entre las dos disposiciones puede corregirse mediante la incorporación de la referencia a “la declaración inicial”, en el párrafo 1 del proyecto de artículo 93.

50. **El Sr. Morán Bovio** (España) observa que su delegación puede apoyar la propuesta del Canadá, país que, al contar con un sistema provincial, obviamente estaría alerta ante tales situaciones.

51. **La Sra. Downing** (Australia) dice que su delegación apoya la propuesta canadiense.

52. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) indica que la cuestión planteada no resulta problemática para su delegación, puesto que no tiene como propósito aprovecharse de los proyectos de artículos 94 y 95, pero parece que impera una situación similar en cuanto a las declaraciones permitidas por el párrafo 2 del proyecto de artículo 95.

53. **El Sr. Delebecque** (Francia) conviene en que, en virtud del párrafo 2 del proyecto de artículo 95, se requiere una organización de integración económica regional, con el fin de establecer no sólo una declaración inicial, sino también declaraciones posteriores. Por lo tanto, el adjetivo “inicial” se aplicará a las declaraciones en virtud del proyecto de artículo 95, así como a las contempladas con arreglo al proyecto de artículo 94, y basta con incluirse antes de la palabra “declaraciones”, en la segunda frase del párrafo 1 del proyecto de artículo 93.

54. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 93, en su forma enmendada, y se remite al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 94

55. **La Sra. Halde** (Canadá) comunica que su delegación desea proponer una enmienda a la denominada “cláusula federal”, específicamente en el párrafo 3 del proyecto de artículo 94, en aras de mantener la coherencia con otros convenios, tales como el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) y el Convenio sobre Acuerdos de Elección de Foro de la Haya. El proyecto de artículo 94 se ha elaborado directamente a partir del texto del artículo 93 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. El párrafo 3 de la disposición de la Convención sobre Compraventa tiene

como propósito ofrecer una interpretación de la expresión “establecimiento”, con el fin de vincularlo a una unidad territorial de un Estado, en lugar de a un Estado en su conjunto, a los efectos del ámbito de aplicación de la Convención. Por ejemplo, si el Canadá pasara a formar parte de la Convención de Compraventa y declarase que es aplicable a algunas de sus unidades territoriales, pero no a Saskatchewan, en el caso de producirse un contrato de compraventa entre una empresa de Chile y una empresa de Saskatchewan, no se aplicaría el convenio y el párrafo 3 dejaría clara tal distinción.

56. Sin embargo, el término “establecimiento” expresado en el párrafo 3 del proyecto de artículo 94 no figura en ninguna otra parte del proyecto de convenio, excepto en la definición de “domicilio”. El punto clave que requiere interpretación, con el fin de expresar con claridad el modo en que se aplicarían las reglas del convenio si el convenio no fuera aplicable a la totalidad de las unidades territoriales de un Estado contratante, es el de la ubicación de los diversos factores de conexión situados en un Estado contratante. En el párrafo 1 del proyecto de artículo 5, por ejemplo, los factores de conexión que determinan el ámbito de aplicación del convenio son los siguientes: la ubicación del lugar de recepción, el puerto de carga, el lugar de entrega o el puerto de descarga, dentro de un Estado contratante. Otras disposiciones en las que se establecen factores de conexión son el párrafo 28 del proyecto de artículo 1, el apartado a) del párrafo 1 del proyecto de artículo 20 y el apartado b) del párrafo 1 del proyecto de artículo 69. Su delegación, por lo tanto, propone modificar el proyecto de artículo 94, párrafo 3, para que el texto diga lo siguiente:

“Si, en virtud de una declaración hecha conforme al presente artículo, el presente Convenio se aplica a una o más de las unidades territoriales de un Estado contratante, pero no a todas, se considerará que el factor de conexión pertinente a los efectos del párrafo 28 del artículo 1, el párrafo 1 del artículo 5, el apartado a) del párrafo 1 del artículo 20 y el apartado b) del párrafo 1 del artículo 69, no se halla en un Estado contratante, a menos que se encuentre en una unidad territorial en la que sea aplicable el Convenio.”

Podrían adoptarse otros enfoques de redacción, pero la sugerencia anterior es relativamente sencilla y coherente con los enfoques empleados en otros textos.

57. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) manifiesta que su delegación apoya el contenido de la propuesta, siempre y cuando su elaboración sea realizada cuidadosamente, con objeto de adecuarse al resto del proyecto de convenio. Por ejemplo, según el proyecto de artículo 5, no todos los factores de conexión mencionados requieren estar situados en el Estado contratante para su aplicación y, en caso de que uno de ellos lo estuviera en un Estado contratante diferente, el convenio se aplicaría en todo caso. Los términos “situado en ese Estado”, que aparecen en el texto actual, quedan omitidos en la nueva propuesta. Se requiere una elaboración cuidadosa del texto, pero esa tarea puede realizarla el grupo de redacción.

58. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) indica que su delegación se muestra de acuerdo con el contenido de la propuesta canadiense. Aunque el proyecto de artículo no implica repercusiones para los Estados Unidos de América, su delegación está encantada de aceptar su mención, puesto que resulta relevante para el socio comercial más importante de su país. Conviene con el representante de Alemania en que algunos detalles de redacción precisan una elaboración minuciosa. El verdadero problema no es el de que los factores de conexión se encuentren situados en un Estado contratante, sino que las ubicaciones mencionadas en los artículos pertinentes no se considerarían incluidas en un Estado contratante, en caso de ubicarse en una unidad territorial excluida del convenio. En un ejemplo hipotético en que el Canadá, en una declaración en virtud del artículo 94, excluyera a Saskatchewan, ello supondría que una expedición con origen en Saskatchewan no sólo por ese motivo quedaría cubierta por el convenio, aunque una expedición desde Saskatchewan hacia un Estado contratante sí quedaría cubierta; a los efectos del artículo 69, Saskatchewan quedaría excluido como foro disponible, por lo que el convenio no garantizará el acceso a un tribunal de Saskatchewan. Por tal interpretación de la propuesta canadiense, su delegación opina que es una buena sugerencia y que, para contemplarla a los efectos, debiera redactarse mediante un texto apropiado.

59. **El Sr. Morán Bovio** (España) apoya, en principio, la propuesta del Canadá. El grupo de redacción deberá determinar la redacción del nuevo texto.

60. **El Sr. Sato** (Japón) afirma que, aunque el proyecto de artículo 94 no es relevante para el Japón,

su delegación apoya la propuesta canadiense, por el interés de todos los países que exigen una cláusula federal. Resulta pertinente, no obstante, efectuar modificaciones en el proyecto de artículo 94, no sólo en las otras cuatro disposiciones ya mencionadas, sino quizás también en aquellas en las que se hace referencia a un Estado contratante, como en el párrafo 29 del proyecto de artículo 1. Esta cuestión técnica deberá ser analizada cuidadosamente por el grupo de redacción.

61. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 94, en su forma enmendada, y se remite al grupo de redacción para que lo modifique para reflejar el debate.*

Proyecto de artículo 95

62. **El Sr. Imorou** (Benin) propone la eliminación de la primera parte de la última frase del párrafo 1, en la que se dice que “En toda cuestión respecto de la que sea pertinente, en el marco del presente Convenio, el número de Estados Contratantes”, manteniendo sólo la declaración “la organización regional de integración económica no contará como Estado contratante que deba añadirse al número de sus Estados miembros que sean Estados contratantes”. Lógicamente, en consecuencia, el párrafo 3, que básicamente equipara un Estado contratante y una organización regional de integración económica, también debe eliminarse.

63. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) afirma que resulta relevante mantener tanto el párrafo 1 como el párrafo 3, del texto actual. Las inquietudes de Benin se abordan en el párrafo 1, en el que se especifican las instancias en las cuales una organización regional de integración económica no contará como estado Contratante.

64. **El Sr. Morán Bovio** (España), coincidiendo con la delegación alemana, observa que la mención del proyecto de artículo 95 se ha visto impulsada por convenios recientes, como el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (“Convenio de Montreal”), el cual también facilita determinados tipos de acciones conjuntas por parte de los Estados, por conducto de organizaciones regionales transnacionales. La disposición, que en todo caso limita la participación de una organización regional de integración económica en la última frase del párrafo 1, no perjudica en modo

alguno al proyecto de convenio, incluso en el caso de que nunca llegue a invocarse.

65. **El Sr. Sharma** (India) indica que el proyecto de artículo 95 tiene como propósito facilitar la mención de entidades no estatales con capacidad para celebrar contratos en las materias cubiertas por el proyecto de convenio, de conformidad con su mandato. Los párrafos 1 y 3 deben mantenerse sin cambios, por el interés del comercio mundial y la autonomía contractual. El representante no ve la necesidad de modificar el texto y, obviamente, la tercera frase del párrafo 1, que Benin desea suprimir, explica la intención.

66. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos), señala que su país es miembro de una organización regional de integración económica y confirma que aprueba las observaciones de Alemania y España.

67. **El Sr. Imorou** (Benin) indica que la inquietud de su delegación se basa en que el proyecto de artículo 95 equipara a las organizaciones subregionales con los Estados.

68. **El Sr. Bellenger** (Francia) dice que su Gobierno interpreta la frase “En toda cuestión respecto de la que sea pertinente, en el marco del presente Convenio, el número de Estados Contratantes” de manera que una organización regional de integración económica no quedaría incluida entre los diversos Estados contratantes necesarios para la entrada en vigor o modificación del Convenio. Su delegación apoya el texto actual del proyecto de artículo 95.

69. **El Sr. van Houtte** (Observador de la Comisión Europea) señala que, en su condición de representante de una organización regional de integración económica, insta a la Comisión a mantener el texto del proyecto de artículo 95 en sus términos actuales, puesto que prevé el modo normal en que las organizaciones regionales intervienen en instrumentos como el proyecto de convenio. Si se eliminara la cláusula inicial de la tercera frase del párrafo 1, el resto de la frase no quedaría clara.

70. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América), observando que debe concederse atención prioritaria a la opinión de una de las organizaciones regionales en cuestión, opina que el proyecto de artículo 95 debe mantenerse sin cambios.

71. **La Sra. Markovčić Kostelac** (Observadora de Croacia) dice que su delegación apoya la idea de mantener el texto actual del proyecto de artículo 95. La disposición ha pasado a ser una cláusula estándar en los convenios internacionales similares adoptados en los últimos años.

72. *Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 95 y se remite al grupo de redacción.*

Proyectos de artículos 96 (Entrada en vigor), 97 (Revisión y enmienda) y 98 (Denuncia del presente Convenio)

73. *Queda aprobado el contenido de los proyectos de artículos 96 a 98, que se remiten al grupo de redacción.*

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

74. **El Sr. Sato**, al informar sobre las consultas oficiosas sobre el proyecto de artículo 84, explica, por el bien de aquellas delegaciones que se sientan incómodas con el texto, que el artículo es necesario porque el proyecto de artículo 27 no cubre el conflicto entre las situaciones de los convenios tratado en el proyecto de artículo 84, donde, sin perjuicio del proyecto de artículo 27, el tipo de transporte de mercancías previsto entraña el solapamiento, tanto del proyecto de convenio como de alguno de los convenios de transporte unimodales, por ejemplo, cuando un vehículo de transporte por carretera se encuentra a bordo de un navío cargado de mercancías. Asimismo, una modificación de los niveles de limitación de alguno de los convenios unimodales, que podría suceder en el futuro a corto plazo, entraría en conflicto con los límites del proyecto de convenio, por lo que, de nuevo, el proyecto de artículo 27 no bastaría para resolver el conflicto.

75. En consecuencia, se decide modificar el encabezamiento del proyecto de artículo 84, mediante la incorporación, a continuación de la frase “desde la fecha en que este Convenio entre en vigor”, de la expresión “incluidas sus enmiendas futuras”. La enmienda propuesta no permite más incursiones en el régimen del proyecto, ya que el ámbito de las situaciones contempladas en cada uno de los apartados queda rigurosamente limitado. De este modo, se cumple el importante propósito de suavizar el

contenido excesivamente restrictivo del texto del encabezamiento, permitiendo cierta flexibilidad con vistas al futuro desarrollo de la legislación mediante enmiendas a los convenios existentes. El texto sólo hace referencia en términos generales a los convenios internacionales porque, a diferencia del caso del proyecto de artículo 88, son demasiado numerosos para indicarlos de forma específica.

76. Queda aprobado el texto del proyecto de artículo 84, en su forma enmendada, y se remite al grupo de redacción.

Se levanta la sesión a las 18.05 horas.