



Asamblea General

Distr. general
22 de diciembre de 2005
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para el
Derecho Mercantil Internacional**
39º período de sesiones
Nueva York, 19 de junio a 7 de julio de 2006

Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor de su 16º período de sesiones (Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005)

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Introducción	1-7	3
I. Deliberaciones y decisiones	8	5
II. Preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente][marítimo] de mercancías	9-239	5
Vía judicial – Capítulo 16	9-84	5
Proyecto de artículo 75. Acciones contra el porteador	10-17	5
Presentación de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado	18	7
Proyecto de artículo 76. Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva	19-40	8
Proyecto de artículo 77. Acciones contra una parte ejecutante marítima	41-44	14
Proyecto de artículo 78. Ningún foro competente adicional	45-46	15
Proyecto de artículo 79. Embargo y medidas cautelares	47-52	15
Proyecto de artículo 80. Consolidación y traslado de las actuaciones ...	53-59	16
Proyecto de artículo 81. Acuerdo concertado a raíz de la controversia. ...	60-64	18
Propuesta de nuevo párrafo 2 del proyecto de artículo 81	65-69	19
Propuesta de nuevo proyecto de artículo 81 bis: Reconocimiento y ejecución	70-72	20
Propuesta de texto revisado para el capítulo relativo a la vía judicial ...	73-84	21
Vía arbitral — Capítulo 17	85-103	27



Proyecto revisado para el capítulo sobre la vía arbitral	95-103	30
Obligaciones del cargador — Capítulo 8	104-187	34
Proyecto de artículo 28. Entrega de las mercancías para su transporte . . .	109-120	35
Proyecto de artículo 29. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones	121-127	37
Proyecto de artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos	128-135	39
Proyecto de artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador	136-153	41
Proyecto de artículo 32. Falsedad en lo declarado por el cargador	154-156	46
Proyecto de artículo 33. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas	157-170	47
Proyecto de artículo 34. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador	171-175	50
Proyecto de artículo 35. Responsabilidad subsidiaria del cargador	176-180	51
Proyecto de artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador . . .	181-183	52
Proyecto de artículo 18. Responsabilidad del porteador por no haber facilitado información e instrucciones	184-187	53
Entrega de las mercancías — Capítulo 10, con inclusión del Período de responsabilidad del porteador (proyecto de artículo 11) y del párrafo 2 del proyecto de artículo 14	188-239	53
Proyecto de artículo 11. Período de responsabilidad del porteador	190-208	54
Proyecto de artículo 46. Obligación de aceptar la entrega	209-219	58
Proyecto de artículo 47. Obligación de acusar recibo	220-222	61
Proyecto de artículo 48. Entrega en caso de no haberse emitido ni título de transporte negociable ni documento electrónico de transporte negociable	223-230	61
Proyecto de artículo 49. La entrega, caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable	231-239	63
III. Otros asuntos	240-244	65
Calendario de los períodos de sesiones 17° y 18°	240-241	65
Planificación de la labor futura	242-244	65

Introducción

1. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y le encomendó la labor de preparar, en estrecha colaboración con las organizaciones internacionales interesadas, un instrumento legislativo sobre cuestiones relacionadas con el transporte internacional de mercancías, entre ellas el ámbito de aplicación del futuro instrumento, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones de éste y su régimen de responsabilidad, las obligaciones del cargador y los documentos de transporte¹. El Grupo de Trabajo inició sus deliberaciones acerca de la preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías en su noveno período de sesiones, celebrado en 2002. La recopilación más reciente referencias históricas relativas a los antecedentes legislativos del proyecto de instrumento figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.48.

2. El Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 16º período de sesiones en Viena del 28 de noviembre al 9 de diciembre de 2005. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Brasil, Camerún, Canadá, China, Colombia, Croacia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, India, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Marruecos, México, Nigeria, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Checa, República de Corea, Singapur, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía y Venezuela (República Bolivariana de).

3. También asistieron observadores de los siguientes Estados: Cuba, Dinamarca, Filipinas, Finlandia, Grecia, Indonesia, Iraq, Kuwait, Letonia, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, República Dominicana, Rumania y Senegal.

4. Asistieron, además, observadores de las siguientes organizaciones internacionales:

a) Sistema de las Naciones Unidas: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y Comisión Económica para Europa (CEPE);

b) Organizaciones intergubernamentales invitadas por la Comisión: Comisión Europea, Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, Consejo de la Unión Europea y Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF);

c) Organizaciones no gubernamentales internacionales invitadas por la Comisión: Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMMTA), Asociación Europea de Estudiantes de Derecho, Association of American Railroads (AAR), Cámara de Comercio Internacional (CCI), Cámara Naviera Internacional, Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT), Comité Marítimo Internacional (CMI), Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), European Shippers' Council, Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga y Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización.

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 y corrección (A/56/17 y Corr.3), párr. 345.*

5. El Grupo de Trabajo eligió a los siguientes integrantes de la Mesa:
Presidente: Sr. Rafael Illescas (España)
Relator: Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil)
6. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí los siguientes documentos:
 - a) Programa provisional anotado (A/CN.9/WG.III/WP.48);
 - b) Una nota preparada por la Secretaría en la que figuraba una segunda revisión del proyecto de instrumento (A/CN.9/WG.III/WP.56);
 - c) Información sobre la vía judicial y el arbitraje presentada por la delegación de Dinamarca durante el 15º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.49) y una nota acerca de la información sobre el ámbito de aplicación y la autonomía contractual de las partes presentada por la delegación de Finlandia durante el 15º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.51);
 - d) Información sobre el derecho de control presentada en nombre de la delegación de Noruega durante el 15º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1);
 - e) Información sobre la transferencia de derechos presentada por la delegación de Suiza durante el 15º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.52);
 - f) Un diagrama para la comparación de los niveles de limitación de la responsabilidad del porteador entre los países (A/CN.9/WG.III/WP.53);
 - g) Una propuesta de los Países Bajos sobre el arbitraje (A/CN.9/WG.III/WP.54);
 - h) Información sobre las obligaciones del cargador presentada por la delegación de Suecia (A/CN.9/WG.III/WP.55);
 - i) Información sobre la entrega de las mercancías presentada por la delegación de los Países Bajos (A/CN.9/WG.III/WP.57);
 - j) Una propuesta de los Estados Unidos de América acerca de la inclusión del término “puertos” en el artículo 75 del capítulo dedicado a la vía judicial en el proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.58);
 - k) Observaciones del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca del arbitraje (A/CN.9/WG.III/WP.59).
7. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:
 1. Elección de la Mesa;
 2. Aprobación del programa;
 3. Preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente][marítimo] de mercancías;
 4. Otros asuntos;
 5. Aprobación del informe.

I. Deliberaciones y decisiones

8. El Grupo de Trabajo prosiguió el examen del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (en adelante, “el proyecto de instrumento”) tomando como base el texto que figura en los anexos de una nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.56) y examinó varias propuestas, entre ellas la de los Países Bajos, sobre el arbitraje (A/CN.9/WG.III/WP.54), y la de los Estados Unidos de América, sobre la inclusión del término “puertos” en el artículo 75 del capítulo dedicado a la vía judicial en el proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.58). Se pidió a la Secretaría que, sobre la base de las deliberaciones y conclusiones del Grupo de Trabajo, preparara un proyecto revisado sobre varias disposiciones. Las deliberaciones y conclusiones se recogen en la sección II *infra*.

II. Preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente][marítimo] de mercancías

Vía judicial – Capítulo 16

9. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por primera vez el capítulo del proyecto de convenio relativo a la vía judicial en su 14º período de sesiones (véase A/CN.9/572, párrs. 110 a 150) y, más recientemente, en su 15º período de sesiones (véase A/CN.9/576, párrs. 110 a 175). El debate sobre las disposiciones referentes a la vía judicial se basó en el texto que figura en los anexos I y II del documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

Proyecto de artículo 75. Acciones contra el porteador

Inclusión del texto del párrafo c) relativo a los “puertos”

10. Se reiteró la opinión de que el puerto de carga y el puerto de descarga deberían figurar como factores de conexión apropiados en los que basar la jurisdicción para toda acción judicial contra el porteador en virtud del proyecto de artículo 75 (véanse A/CN.9/572, párr. 128; A/CN.9/576, párr. 121, y A/CN.9/WG.III/WP.58).

11. Las delegaciones apoyaron en general la propuesta de eliminar los corchetes del párrafo c) del proyecto de artículo 75 y de retener su texto. Se sostuvo que la inclusión del puerto en el que se cargaban inicialmente las mercancías en un buque y del puerto en el que se descargaban definitivamente dichas mercancías como bases suplementarias para la jurisdicción revestía particular importancia en el contexto de los contratos de transporte de puerta a puerta, pues beneficiaba tanto al porteador como al propietario de la carga. Se afirmó que en general el porteador preferiría ser demandado en uno de los puertos de tránsito y no en un lugar sin litoral en el que un agente se hiciera cargo de las mercancías o las entregara, mientras que el demandante tendría la opción de entablar una acción contra el porteador en el puerto concreto en que, por ejemplo, se produjera un daño, si consideraba beneficioso proceder así. Se aclaró que si bien la inclusión de los puertos en la lista de lugares en que podrían ejercitarse acciones judiciales contra el porteador no garantizaba que la demanda sería presentada en el puerto, su exclusión haría imposible entablar una demanda en un puerto.

12. Los partidarios de la propuesta de incluir los puertos como criterio de jurisdicción conforme al proyecto de artículo 75 mencionaron varias ventajas. Una de ellas radicaría en que, ya que era más probable que los daños o las pérdidas se produjeran en un puerto, porque era allí donde se manipulaba la carga, sería más conveniente que la demanda se tramitara en el puerto en que se hubiera producido la pérdida o el daño, pues ello facilitaría a todas las partes el acceso a los testigos y a otras pruebas. Otra ventaja consistiría en que, conforme al proyecto de artículo 77, el puerto podría ser el único lugar en que el demandante de la carga podría entablar una acción única a la vez contra el porteador y contra la parte ejecutante, con lo que se podría evitar una multiplicidad de acciones judiciales. Además, se afirmó que el párrafo c) del proyecto de artículo 75 permitía al porteador demandado reclamar una contribución o indemnización a la parte ejecutante que hubiera actuado con negligencia en el marco de la misma acción. Asimismo, se señaló que los puertos ofrecerían un foro atractivo a las partes litigantes, dado que los abogados que ejercieran y los jueces que presidieran los tribunales en ciudades situadas cerca de puertos tenían más probabilidades de tener conocimientos marítimos, especialmente si se comparaban con los abogados y jueces de tribunales de ciudades sin litoral. Se añadió también que, en algunos ordenamientos jurídicos, la exclusión de la posibilidad de ejercitar una acción en un puerto podría obstaculizar la capacidad del tribunal de tramitar todos sus pleitos y, por ejemplo, de facilitar la consolidación de acciones sobre casos con grandes pérdidas.

13. Menos numerosas fueron las delegaciones que se opusieron a la inclusión de la cláusula sobre los puertos por estimar innecesario ampliar el número de jurisdicciones al que tuviera acceso un demandante. Algunas delegaciones reiteraron la opinión expresada ya en anteriores períodos de sesiones del Grupo de Trabajo de que el capítulo relativo a la vía judicial era innecesario en su totalidad, y algunas de ellas sugirieron que las partes mercantiles disponían de igual poder de negociación y simplemente subrogarían sus demandas a sus aseguradores. Frente a este argumento se afirmó que el proyecto de artículo 75 tenía la finalidad de ser una regla supletoria y que los debates ulteriores que se celebraran en el Grupo de Trabajo sobre la autonomía contractual de las partes incluirían deliberaciones sobre la elección del foro en situaciones en que las partes tuvieran un idéntico poder de negociación. Según otras opiniones, la inclusión de los puertos en el párrafo c) del proyecto de artículo 75 restaría certidumbre a las disposiciones sobre jurisdicción del proyecto de convenio.

Puerto de carga o descarga efectivo o contractual, y puertos de refugio

14. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión general de si, en el párrafo c) del proyecto de artículo 75, el término “puertos” debía referirse a los puertos en que se realizaban efectivamente la carga y la descarga de las mercancías, o si debía referirse a los puertos contractuales. Un gran número de delegaciones sostuvo que en el proyecto de artículo debía hacerse referencia a los puertos efectivos de carga y descarga. Se señaló que si bien en muchos casos ambos tipos de puerto podían coincidir, podrían darse casos en que, por ejemplo, tratándose de un puerto de refugio, el lugar contractual de descarga no coincidiera con el puerto en que se efectuara efectivamente la descarga. Otro ejemplo que se dio fue el de la práctica seguida en el transporte multimodal, en que, por razones operativas, un porteador podría preferir utilizar, para la descarga, un puerto que no fuera el puerto contractual, a fin de aprovechar otro posible medio de transporte que trasladaría las

mercancías al consignatario con mayor rapidez o a un costo inferior. Además, se expresó la opinión de que el contrato de transporte podía prever únicamente la entrega en un puerto de una determinada zona, o incluso no especificar ningún puerto, con lo cual el concepto de puerto contractual de descarga no ofrecería la certeza deseada con respecto a las posibles bases de la jurisdicción.

15. Se formularon algunas sugerencias relativas a la redacción para dar mayor claridad al proyecto de párrafo en lo relativo a los puertos. Una de ellas fue que se utilizaran las expresiones “carga inicial” y “descarga definitiva”, a fin de ajustarse a las expresiones empleadas en el párrafo 6 del proyecto de artículo 11. Por otra parte, se advirtió que no convenía emplear terminología en la que se mezclaran los conceptos de puerto contractual y puerto de carga o descarga efectivo, pues podría causar confusión, por ejemplo con respecto a las disposiciones sobre el ámbito de aplicación del párrafo 1 del artículo 2 de las Reglas de Hamburgo.

Otros aspectos del proyecto de artículo 75

16. El Grupo de Trabajo se ocupó también de otros dos aspectos del proyecto de artículo 75. El primero de ellos fue si el Grupo de Trabajo estaba en condiciones de adoptar una decisión entre las variantes entre corchetes que figuraban en el párrafo d) del proyecto de artículo 75. Si bien inicialmente algunas delegaciones expresaron su preferencia por el verbo “indicado”, por estimar que propiciaba menos incertidumbre que “estipulado”, se convino en que para adoptar una decisión al respecto habría que esperar hasta que el Grupo de Trabajo hubiera examinado los acuerdos de elección de foro. En segundo lugar, se expresaron reservas sobre la definición de la expresión “domicilio” en el proyecto de párrafo 1 aa), dado que en el derecho interno de algunos Estados, el “domicilio legal” podía ser tanto la oficina central como una filial.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 75

17. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se suprimieran los corchetes del párrafo c) del proyecto de artículo 75 y se mantuviera el texto en ellos contenido;
- Se pidiera a la Secretaría que mejorara el enunciado del párrafo c), procurando lograr una mayor coherencia con otras disposiciones pertinentes, como el párrafo 6 del proyecto de artículo 11, que dejara en claro su referencia a los puertos de carga y de descarga efectivos, y que, de ser posible, excluyera expresamente los puertos de refugio; y
- Se pidiera a la Secretaría que efectuara los ajustes necesarios en la definición de domicilio, en el párrafo aa) del proyecto de artículo 1, a fin de ofrecer certeza en lo que respecta a la expresión “domicilio legal”.

Presentación de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado

18. La Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado hizo una exposición ante el Grupo de Trabajo sobre las principales disposiciones de la recién aprobada Convención relativa a los acuerdos de elección de foro, de 2005 (en adelante, la Convención sobre la elección de foro). Se recordó al Grupo de Trabajo que la Convención sobre la elección de foro contenía reglas sobre

jurisdicción que se derivaban de acuerdos de elección exclusiva de foros, y sobre el reconocimiento y la ejecución de fallos relacionados con estos acuerdos. Una de las disposiciones que se pusieron de relieve fue el artículo 22, que permite a los Estados Contratantes adherirse a la Convención sobre la elección de foro de forma recíproca a efectos del reconocimiento y la ejecución de sentencias dictadas por un tribunal designado en un acuerdo de elección no exclusiva de foro. Si bien la Conferencia de La Haya no propugnaba ninguna postura, se mencionó que, dado que el transporte de pasajeros y de mercancías estaba excluido del ámbito de aplicación de la Convención en virtud del artículo 2 2) f), se había sugerido que se estudiara la posibilidad de establecer un vínculo entre el proyecto de convenio y la Convención sobre la elección de foro. Se recordó también que, incluso sin un vínculo formal, los Estados seguían teniendo libertad para concertar acuerdos bilaterales para ejecutar sentencias dictadas por un tribunal elegido conforme a las reglas de la Convención sobre la elección de foro.

Proyecto de artículo 76. Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva

Debate general

19. Se recordó al Grupo de Trabajo que ya había examinado las cláusulas de jurisdicción o competencia exclusiva en sus períodos de sesiones 14° (véase A/CN.9/572, párrs. 130 a 133) y 15° (A/CN.9/576, párrs. 156 a 168). Se señaló al Grupo de Trabajo que la Secretaría había preparado el proyecto de artículo 76 contenido en los anexos I y II del documento A/CN.9/WG.III/WP.56 teniendo en cuenta esas deliberaciones.

Inclusión de una cláusula sobre jurisdicción o competencia exclusiva

20. El Grupo de Trabajo prosiguió su debate sobre la base de la siguiente propuesta de proyecto de texto, en la que se habían tenido en cuenta las sugerencias de redacción recibidas de algunas delegaciones:

“Artículo 76. Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva

1. Si el cargador y el porteador convienen en que los tribunales de un Estado Contratante o uno o más tribunales concretos de un Estado Contratante serán competentes para resolver toda controversia que haya surgido o que pueda surgir en el marco del presente Convenio, ese o esos tribunales gozarán de jurisdicción al respecto, siempre y cuando el acuerdo por el que ésta se confiera se haya concertado o esté documentado

a) Por escrito; o

b) Por cualquier otro medio de comunicación que permita el acceso a la información, de modo que pueda ser utilizada para ulteriores consultas.

2. La jurisdicción o competencia de un tribunal o de unos tribunales elegidos de conformidad con el párrafo 1 será exclusiva si el acuerdo que confiere tal jurisdicción o competencia está incorporado a un contrato por volumen de carga y si

a) Este acuerdo especifica claramente el nombre y la ubicación del tribunal o de los tribunales elegidos, así como los nombres y las direcciones de las partes; y

b) O bien

i) Este acuerdo ha sido negociado individualmente; o

ii) El contrato por volumen de carga estipula de forma destacada que existe un acuerdo de elección de foro exclusivo y especifica su ubicación en dicho contrato.

3. Un acuerdo de elección de foro exclusivo concertado de conformidad con el párrafo 2 únicamente será vinculante para una persona que no sea parte en el contrato por volumen de carga si el derecho aplicable pertinente así lo dispone [, si se da la debida notificación a esa persona del lugar en que puede interponerse la acción y si el foro está situado en uno de los lugares designados por los párrafos a), b) o c) del artículo 75].

[4. El presente artículo no impide a un Estado Contratante dar efecto a un acuerdo de elección de foro exclusivo que prevea condiciones menos estrictas que las establecidas en el párrafo 2, siempre y cuando el Estado Contratante haga una declaración pertinente en el momento de la firma o de la ratificación. Nada de lo dispuesto en el presente párrafo impedirá a un tribunal especificado en los párrafos a), b) o c) del artículo 75 ejercer su jurisdicción.]”

21. Se explicó que el texto propuesto del proyecto de artículo 76 trataba de llegar a una fórmula de compromiso entre las delegaciones que eran partidarias de que no se reconociera ninguna cláusula de elección de foro exclusivo y las que propugnaban que se reconocieran todas las cláusulas de esa índole. Con la propuesta se pretendía ofrecer unas pautas mínimas comunes para la validez de los acuerdos de elección de foro y permitir un reconocimiento más amplio de esos acuerdos por los Estados que estuvieran dispuestos a hacerlo. Se señaló al Grupo de Trabajo que la fórmula de compromiso que representaba la propuesta tenía la finalidad de permitir que el proyecto de convenio obtuviera el máximo número posible de ratificaciones.

22. Se describió el modo en que se aplicaría la propuesta. Se observó que la propuesta de artículo 76 tenía la finalidad de ampliar la regulación de los acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva de modo que se aplicara también a los acuerdos de elección de foro en general. En el párrafo 1 del artículo 76 propuesto se enunciaban los requisitos para la validez de los acuerdos de elección de foro, mientras que en el párrafo 2 se puntualizaba que las cláusulas de elección de foro exclusivo sólo podían concertarse en el marco de contratos por volumen de carga que cumplieran los requisitos mínimos enumerados. Se explicó asimismo que el párrafo 3 del artículo propuesto hacía extensivo el acuerdo de elección de foro exclusivo que cumpliera los requisitos del párrafo 2 a los terceros que fueran partes en el contrato por volumen de carga únicamente cuando el derecho aplicable lo previera y cuando se cumplieran las condiciones suplementarias que figuraban entre corchetes, encaminadas a salvaguardar los intereses de esas partes. Además, se indicó que la función del párrafo 4 del artículo 76 propuesto era permitir a los Estados Contratantes dar efecto a acuerdos de elección de foro en condiciones menos estrictas que las enunciadas en el párrafo 2 propuesto, siempre y cuando se

efectuara una declaración a tal efecto en el momento de la firma o de la ratificación del proyecto de convenio. Por último, se explicó que la última oración del párrafo 4 tenía por objeto permitir a un tribunal designado por los párrafos a), b) o c) del proyecto de artículo 75 aceptar su jurisdicción o desistirse cuando se encontrara ante una situación de un acuerdo de elección de foro exclusivo que no cumpliera los requisitos del párrafo 2 propuesto.

Reacción general ante el régimen propuesto para los acuerdos de elección de foro

23. Se sugirió que el proyecto de convenio no contuviera ningún capítulo sobre la vía judicial y que se mantuviera la situación, regulada por las reglas de La Haya-Visby, que dejaba la cuestión en manos de la autonomía contractual de las partes. Se replicó que la libertad contractual en las reglas de La Haya-Visby podía verse afectada por restricciones a nivel nacional y que, por consiguiente, sería conveniente armonizar el derecho pertinente en un único instrumento. Se apoyó lo dispuesto en el artículo 76 propuesto para preservar el *statu quo* en lo relativo a la aceptación de los acuerdos de elección de foro y se sugirió que podría servir como punto de partida para una posible armonización futura.

24. Se apoyó la opinión de que, en aras de la claridad, la validez de los acuerdos de elección de foro exclusivo no debería limitarse a los contratos por volumen de carga sino que debería aplicarse a todos los contratos de transporte. Además, se observó que toda referencia a los contratos por volumen de carga en el capítulo sobre la vía judicial dependería del resultado de las deliberaciones sobre los contratos por volumen de carga en general, regulados en el proyecto de artículo 95, en el que aún figuraban palabras entre corchetes. En respuesta a estas inquietudes, se observó que las modestas ambiciones del texto propuesto para la armonización en lo relativo a los acuerdos de elección de foro requerían que se empezara a un nivel en el cual pudiera llegarse a un acuerdo, y se consideró mejor limitar la aplicación inicial a situaciones en que intervinieran partes poderosas y con igual poder de negociación, como en el caso de los contratos por volumen de carga. Se aclaró asimismo que los Estados que desearan que la validez de los acuerdos de elección de foro exclusivo se hiciera extensiva a los contratos de transporte que no fueran únicamente contratos por volumen de carga tenían libertad para hacerlo, conforme al párrafo 4 del artículo 76 propuesto.

25. Otra objeción que se planteó fue que la propuesta para regular los acuerdos de elección de foro en el artículo 76 exigía al posible reclamante efectuar muy diversas indagaciones con el fin de establecer la jurisdicción apropiada, con la consiguiente demora e incertidumbre. Además, se observó que la propuesta no resolvía el problema de que los cargadores situados en puntos geográficos lejanos tendrían que sufragar los gastos de acciones en otros Estados.

Párrafo 1 del artículo 76 propuesto

26. Se observó que en el párrafo 1 del artículo 76 propuesto se fijaban las condiciones para la validez de todos los acuerdos de elección de foro. Se observó asimismo que los requisitos del párrafo 1 se habían inspirado en el artículo 3 de la Convención sobre la elección de foro. Se expresó la preocupación de que, al no mencionarse la competencia de un tribunal en este párrafo, podría ocurrir por inadvertencia que quedaran sin efecto las reglas procesales internas al disponerse que un tribunal podía reclamar jurisdicción cuando no la tenía. Se sostuvo que en el

párrafo 1 propuesto debería hacerse referencia a la competencia conforme al derecho interno del tribunal elegido en el acuerdo sobre la elección de foro, en consonancia con las referencias similares que figuraban en las partes introductorias de los proyectos de artículo 75 y 77.

Párrafo 2 del artículo 76 propuesto

27. Se observó que en el párrafo 2 del artículo 76 propuesto se fijaban las condiciones para la validez de los acuerdos de elección de foro exclusivo, que eran paralelas a las exigidas para la validez de los contratos por volumen de carga en el párrafo 1 del proyecto de artículo 95. Además de la condición que, si no se trataba de un acuerdo negociado individualmente, se incluyera una declaración destacada de la existencia y ubicación del acuerdo de elección de foro exclusivo en el contrato por volumen de carga, un acuerdo válido de elección de foro exclusivo requería también que se especificaran el nombre y la ubicación del tribunal elegido, así como los nombres y las direcciones de las partes.

28. Se hicieron sugerencias concretas sobre la redacción del párrafo 2. Se sostuvo que, para que el texto fuera preciso, el inciso 76.2 b) i) debería hacer referencia a los contratos por volumen de carga individualmente negociados, y no a cláusulas concretas del contrato, como las cláusulas de elección de foro. Se sugirió que en este párrafo se hiciera referencia también a la competencia, conforme al derecho interno, del tribunal designado en el acuerdo de elección de foro, como ya se ha dicho más arriba con respecto al párrafo 1.

Párrafo 3 del artículo 76 propuesto

29. Se indicó que el párrafo 3 de la propuesta de artículo 76 fijaba los requisitos para hacer extensivos los acuerdos de elección de foro exclusivo del párrafo 2 a los terceros que fueran partes en contratos por volumen de carga. En particular, se observó que el acuerdo de elección de foro exclusivo debía ser válido entre las partes en el contrato por volumen de carga, y el tribunal elegido debía estar situado en una de las jurisdicciones designadas por los párrafos a), b) o c) del proyecto de artículo 75. Además, se requeriría que los terceros fueran debidamente notificados del lugar en que podía interponerse la acción, y que el derecho aplicable pertinente permitiera a los terceros quedar así vinculados.

30. Se observó que la referencia al “derecho aplicable pertinente” debía entenderse como una referencia al derecho interno del tribunal al que se recurriera, incluidas sus normas de derecho internacional privado. Se señaló que, en aras de la claridad, esa interpretación debería formularse explícitamente en el texto. Se preguntó si el requisito de “debida notificación” se decidiría sobre la base del derecho interno aplicable.

31. Se explicó que las palabras que figuraban entre corchetes al final del párrafo 3 del artículo 76 propuesto tenían la finalidad de establecer una norma mínima en el marco del proyecto de convenio a fin de que los acuerdos de elección de foro exclusivo fueran vinculantes para los terceros que fueran partes en un contrato por volumen de carga, pero también se dijo que un tribunal podía, por medio de su derecho interno, exigir criterios más estrictos para que tales acuerdos fueran vinculantes para los terceros. Además, se observó que si se eliminaban las palabras que figuraban entre corchetes, la cuestión quedaría totalmente en manos del derecho

aplicable. A este respecto, se sugirió que se suprimiera el texto que figuraba entre corchetes a fin de no crear confusión sobre si el requisito de notificación tenía por objeto modificar el derecho interno cuando requiriera el consentimiento de los terceros a quedar vinculados en lugar de una mera notificación. Se propuso, como variante, sustituir el texto que figuraban entre corchetes por las siguientes palabras: “y si ese acuerdo figura en los detalles del contrato [o está incorporado por remisión al documento de transporte o al documento electrónico de transporte].” No obstante, también se expresó la opinión de que deberían suprimirse los corchetes del proyecto de párrafo 3, manteniendo su contenido, a fin de establecer unos requisitos mínimos para proteger a los terceros. Además, se señaló que, en las prácticas mercantiles, la necesidad de proteger a los terceros que fueran partes en contratos por volumen de carga era limitada, dado que esos terceros eran muchas veces en realidad empresas subsidiarias de las del cargador, entidades empresariales conexas o transitarios.

32. Según otra opinión, a fin de proteger mejor a los terceros que fueran partes en contratos por volumen de carga, debería sustituirse el requisito de la notificación por el del consentimiento a quedar obligados por los acuerdos de elección de foro exclusivo. A este respecto, se hizo referencia al proyecto de apartado 95.6 b), que requería el consentimiento para vincular a terceros a las cláusulas de contratos por volumen de carga. Se respondió que el párrafo 3 de la propuesta de artículo 76 regulaba cuestiones de selección de foro que, en algunos ordenamientos, se consideraban cuestiones procesales, mientras que el proyecto de apartado 95.6 b) afectaba directamente a los derechos y obligaciones sustantivos y, por tanto, requería una mayor precaución y un nivel más alto de protección. Según otra opinión, el exigir el consentimiento de los terceros a quedar obligados por acuerdos de elección de foro exclusivo supondría una carga excesiva para las actuales prácticas mercantiles, en que a menudo se producían largas cadenas de ventas de las mercancías transportadas.

Párrafo 4 del artículo 76 propuesto

33. Se explicó que el párrafo 4 propuesto tenía la finalidad de permitir la concertación de acuerdos de elección de foro basados en requisitos menos estrictos que los establecidos en los párrafos 1 y 2 de la propuesta de artículo 76, a condición de que el Estado Contratante hubiera hecho la declaración requerida. Por ejemplo, se indicó que un tribunal situado en un Estado que reconociera los acuerdos de elección de foro en virtud del párrafo 4 del artículo 76, y que por lo demás fuera competente conforme al proyecto de artículo 75 del proyecto de convenio, podía desistirse de su jurisdicción en caso de haber un acuerdo válido de elección de foro que no cumpliera los requisitos del párrafo 2.

34. También se citó como ejemplo la hipótesis de un porteador que estuviera situado en un Estado que reconociera las cláusulas de jurisdicción o competencia exclusiva y de un cargador que estuviera situado en un Estado que no las reconociera; en tal caso, el porteador podría solicitar una sentencia no declaratoria o, de ser posible, un mandamiento de prohibición de demandas, ante un tribunal de su Estado, y el cargador no podría conseguir la retirada de su demanda en virtud del párrafo 80.2 propuesto. Se agregó que, en ese ejemplo, el cargador podía demandar al porteador en un tribunal amparado por el proyecto de artículo 75 en el propio Estado del cargador, pero debido al párrafo 4 de la propuesta de artículo 76, el cargador no podría exigir del porteador que retirara su demanda de sentencia no

declaratoria presentada en virtud del párrafo 2 del artículo 80 propuesto. No obstante, se añadió que el porteador que obtuviera una sentencia no declaratoria o un mandamiento contra la presentación de demandas en ese ejemplo no estaría en condiciones de hacer ejecutar esa sentencia o prohibición en un Estado que no reconociera las cláusulas de jurisdicción o competencia exclusivas.

35. Otra hipótesis citada fue la de que el cargador del ejemplo del párrafo anterior demandara en su Estado, donde no se reconocían las cláusulas de jurisdicción exclusiva, y posteriormente tratara de hacer ejecutar la sentencia en el Estado del porteador, donde se reconocían las cláusulas de jurisdicción exclusiva; en tal caso, se denegaría el reconocimiento y la ejecución de la sentencia por haber sido dictada por un tribunal no competente.

36. Se observó además que, en el caso descrito en el párrafo 34 *supra*, existía la preocupación de que, el efecto combinado del artículo 81 bis propuesto y el artículo 76.4 propuesto fuera que, si se dictaba una sentencia sobre la base del párrafo 4, los tribunales de otros ordenamientos jurídicos se sintieran obligados a reconocerla en virtud del artículo 81 bis. A fin de aclarar que los tribunales de otros ordenamientos podían reconocer tal decisión, pero no estaban obligados a hacerlo, se sugirió que se agregara una frase al artículo 81 bis propuesto que indicara que ese artículo no exigía a un Estado Contratante reconocer ni ejecutar una decisión de otro Estado Contratante que estuviera basada en la aplicación de la primera oración del párrafo 4 del artículo 76 propuesto.

37. En aras de la precisión, se sugirió que en el párrafo 4 del artículo 76 propuesto se hiciera referencia a un acuerdo de elección de foro que “no cumpla los requisitos de los párrafos 1 y 2 del artículo 76”, en vez de decir “que prevea condiciones menos estrictas que las establecidas en el párrafo 2”. A este respecto, se propuso la siguiente variante: “El presente artículo no impedirá a un Estado Contratante dar efecto a un acuerdo de elección de foro que no cumpla los requisitos enunciados en el párrafo 1 ó 2”, continuando luego con el texto existente, “siempre y cuando ...”. Se observó además que, con este cambio de redacción, un Estado Contratante podría dar efecto a un acuerdo de elección de foro exclusivo entre las partes en el contrato, así como con respecto a terceros, dado que la validez del acuerdo frente a terceros no se regulaba en las propuestas de párrafos 1 y 2. También se observó que la propuesta de párrafo 4 no tenía por objeto autorizar los mandamientos de prohibición de demandas, y que las sugerencias de otras delegaciones tampoco habían apuntado a eso.

38. Se expresó la opinión de que la aplicación del artículo 76.4 podría dar lugar a múltiples procedimientos. Se respondió que el enfoque propuesto también reduciría el número de procedimientos en al menos dos circunstancias: cuando el efecto del proyecto de artículo 80.2 fuera permitir una solicitud de retirada, y en las situaciones en que tribunales por lo demás competentes reconocieran los acuerdos de elección de foro exclusivo y se desistieran.

39. Se sugirió que el requisito de una declaración formal por parte de un Estado Contratante para poder dar efecto a acuerdos de elección de foro con condiciones menos estrictas que las establecidas en el párrafo 2 propuesto se sustituyera por un mecanismo menos formal. No obstante, se observó que todo otro mecanismo debería cumplir las dos finalidades previstas, a saber, asegurar que fueran los gobiernos y no los distintos tribunales quienes decidieran aplicar condiciones menos

estrictas, y facilitar el acceso a información sobre las condiciones necesarias para la validez de las cláusulas de elección de foro exclusivo en otros Estados Contratantes.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre la propuesta de artículo 76

40. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se revisara la propuesta de artículo 76 teniendo en cuenta todas las observaciones del Grupo de Trabajo recogidas más arriba.

Proyecto de artículo 77. Acciones contra una parte ejecutante marítima

Debate general “[inicialmente]” y “[definitivamente]”

41. Se recordó al Grupo de Trabajo que el proyecto de artículo 77 se había insertado en el proyecto de convenio a raíz de la decisión adoptada durante el 14º período de sesiones del Grupo de Trabajo (véase A/CN.9/572, párrs. 116 y 117) de enunciar, en una disposición aparte, el establecimiento de la jurisdicción para las acciones entabladas contra una parte ejecutante marítima. Se recordó que había dos tipos de partes ejecutantes marítimas consideradas importantes al respecto: las partes más estacionarias, como los estibadores y los operarios de terminales, y el porteador marítimo que no fuera el porteador contractual. Se sostuvo que, teniendo presentes estos dos tipos de partes ejecutantes marítimas, los “puertos” en que las mercancías eran “inicialmente recibidas” y “definitivamente entregadas” eran jurisdicciones apropiadas, de modo que la palabra “lugar” debería sustituirse por el término “puerto” y también deberían suprimirse los corchetes en las palabras “inicialmente” y “definitivamente”, manteniendo en el texto su contenido. Esta propuesta obtuvo un apoyo general entre las delegaciones.

Referencia a la competencia de “un tribunal de un Estado Contratante”

42. Una delegación vio un problema en la parte introductoria del proyecto de artículo 77, que repetía la parte introductoria del proyecto de artículo 75; se trataba de las palabras “ante el tribunal de un Estado Contratante que sea competente a tenor de la ley del foro”. Se consideró que esas palabras eran confusas, pues podían referirse tanto a la competencia nacional como a su competencia internacional. Se sugirió que esos términos se aclararan tanto en el proyecto de artículo 75 como en el 77.

43. También se expresaron reservas sobre el requisito de que el tribunal a que se hacía referencia en el proyecto de artículo 77 tuviera que estar situado en un Estado Contratante. Se expresó la opinión de que cabía la posibilidad de que ninguno de los lugares enunciados en los párrafos a) y b) del proyecto de artículo 77 estuvieran situados en un Estado Contratante en una determinada situación, con lo cual podría darse el caso de que un posible demandante en virtud del artículo 77 se encontrara sin jurisdicción apropiada para demandar a la parte ejecutante marítima. Si bien el requisito de que el tribunal estuviera situado en un Estado Contratante también figuraba en el proyecto de artículo 75, no causaría en ese caso las mismas dificultades, dado que el lugar contractual de recepción y de entrega ofrecería cierta jurisdicción. Se consideró que otro problema conexo era que el párrafo b) del proyecto de artículo 77 no limitaba el concepto de puerto a uno de los puertos en que la parte ejecutante marítima realizara operaciones, lo cual podría causar dificultades innecesarias al demandado si la demanda se presentara en un puerto en el que no realizara operaciones.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 77

44. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:
- Se suprimieran los corchetes de las palabras “inicialmente” y “definitivamente” y que se mantuvieran esos términos en el texto;
 - Se sustituyera, en el párrafo b), la palabra “lugar” por “puerto” en los dos casos en que aparecía; y
 - Se subsanaran, en un texto revisado del proyecto de artículo 77, los problemas que planteaban en el texto actual la competencia y la ubicación del tribunal en un Estado Contratante, así como el problema de la posibilidad de entablar una acción contra una parte ejecutante marítima en un puerto en el que ésta no realizara operaciones.

Proyecto de artículo 78. Ningún foro competente adicional

45. Se sugirió que en el proyecto de artículo 78 se hiciera una referencia suplementaria al proyecto de artículo 76. La disposición quedó aprobada con esta adición.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 78

46. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió aprobar el texto del proyecto de artículo 78, con la adición de una referencia al artículo 76.

Proyecto de artículo 79. Embargo y medidas cautelares*Debate general*

47. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado proyectos de disposición relativos al embargo y a las medidas cautelares durante sus períodos de sesiones 14º (véase A/CN.9/572, párrs. 137 a 139) y 15º (véase A/CN.9/576, párrs. 129 a 142).

Párrafo 1

48. Se sostuvo que era posible lograr el objetivo de asegurar que la jurisdicción respecto a las medidas cautelares no se viera afectada por las disposiciones sobre jurisdicción que prevé el proyecto de convenio, y se sugirió que se simplificara el párrafo 1 del artículo 79 suprimiendo el apartado a) y agregando, al final del apartado b), las palabras “incluido el embargo”. No obstante, se apoyó la opinión de que esa propuesta no resolvería por completo el problema de la relación entre el proyecto de convenio y los instrumentos internacionales existentes que regulan el embargo, por ejemplo, el Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, de 1952, y el Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, de 1999 (en adelante, los Convenios sobre embargo preventivo). Se observó que esos instrumentos contenían disposiciones que no sólo regulaban la jurisdicción para el embargo como medida cautelar sino también la jurisdicción en función de las circunstancias del caso, conforme a dichos Convenios. Se apoyó la opinión de que, fuera cual fuera la forma en que se regulara la jurisdicción en los Convenios sobre embargo preventivo, no debería tener como consecuencia una ampliación de la lista de las bases generales para la jurisdicción

en lo que respecta a las acciones contra el porteador, reguladas en el proyecto de artículo 75. Se señaló que la cuestión de la jurisdicción en lo referente a las circunstancias del embargo debía considerarse una cuestión de conflicto entre convenios y trasladarse, por tanto, al capítulo del proyecto de convenio relativo a las disposiciones finales.

49. Por otra parte, se expresó la opinión de que el párrafo 1 del proyecto de artículo 79 enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 regularía adecuadamente las cuestiones referentes a la relación entre la jurisdicción para el proyecto de convenio y para el embargo como medida cautelar. Se señaló asimismo que el párrafo 2 del artículo 21 de las Reglas de Hamburgo podía considerarse una posible variante, o que la cuestión podía dejarse totalmente al arbitrio del derecho interno. Según otra opinión, el proyecto de artículo 79 podría trasladarse en su integridad al capítulo del proyecto de convenio relativo a las disposiciones finales.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del proyecto de artículo 79

50. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se revisara el texto del párrafo 1 del proyecto de artículo 79 suprimiéndose el apartado a) y agregándose, al final del apartado b), las palabras “incluido el embargo”; y que
- Se adoptara una nueva disposición sobre el conflicto de convenios en que se tuviera en cuenta la cuestión de las circunstancias del caso de embargo, y que dicha disposición se insertara en el capítulo del proyecto de convenio relativo a las disposiciones finales.

Párrafo 2

51. Se observó que, habida cuenta de las diferencias existentes entre los diversos derechos internos, la redacción de una lista exhaustiva de medidas cautelares resultaría una tarea onerosa que, además, tendría un resultado incierto. Por consiguiente, se sugirió que se suprimiera el párrafo 2 del proyecto de artículo 79, en el que figuraba esa lista, y que se dejara al arbitrio del derecho interno la definición de lo que debiera entenderse por medidas cautelares.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al párrafo 2 del proyecto de artículo 79

52. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió:

- Suprimir el texto del párrafo 2 del proyecto de artículo 79.

Proyecto de artículo 80. Consolidación y traslado de las actuaciones

Debate general

53. Se recordó al Grupo de Trabajo que en su 15º período de sesiones ya había examinado una disposición sobre la consolidación y el traslado de las actuaciones (véase A/CN.9/576, párrs. 147 a 152). Se afirmó que, en el párrafo 149 del documento A/CN.9/576, se había convenido que el debate sobre el párrafo 1 del proyecto de artículo 80 se proseguiría sobre la base de la variante C, y que las variantes A y B ofrecían dos opciones entre las que el Grupo de Trabajo podría elegir. El texto del proyecto de artículo 80 que se sometía al examen del Grupo de

Trabajo era una combinación de las variantes A y B del párrafo 1 y también contenía una modificación del párrafo 2 del proyecto de artículo 80. El texto era el siguiente:

“Artículo 80. Consolidación y traslado de las actuaciones

“[1. Toda acción ejercitada al mismo tiempo contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima a raíz del mismo incidente deberá interponerse en uno de los lugares indicados en los artículos 75 y 77. [Si en ninguno de dichos artículos se indica un lugar, la acción deberá ejercitarse en uno de los lugares designados en el artículo 77.]]

2. Si el porteador o una parte ejecutante marítima ejercita una acción que reduzca directa o indirectamente los derechos de una persona a seleccionar el foro en virtud de los artículos 75 ó 77, el porteador o la parte ejecutante marítima, a petición del demandado, deberán retirar la acción e interponerla de nuevo en alguno de los lugares designados con arreglo a lo dispuesto en los artículos 75 ó 77, según proceda, a elección del demandado.”

Párrafo 1

54. Se expresó la opinión de que deberían suprimirse los corchetes de todo el párrafo 1, manteniendo en el texto su contenido. Se estimó que la primera frase del párrafo 1 no planteaba controversias, dado que era lógico que si una parte reclamante deseaba demandar a un porteador contratante y a una parte ejecutante marítima interponiendo una única acción, tuviera que hacerlo en un tribunal que fuera competente para dirimir ambas acciones. A este respecto, el acuerdo fue general.

55. Se consideró que la segunda frase del párrafo 1 que figuraba entre corchetes era más controvertida, pues permitía que se interpusiera una acción contra un porteador contratante y una parte ejecutante marítima en una jurisdicción designada únicamente por el proyecto de artículo 77 cuando no pudiera designarse un lugar concreto en virtud de los proyectos de artículo 75 y 77. Se expresó la opinión de que, en tal caso, era más importante proteger a la parte ejecutante marítima, y se propuso que se suprimieran también los corchetes de la segunda frase y que se mantuviera en el texto su contenido. No obstante, se expresaron dudas acerca de la conveniencia de que el porteador contratante estuviera sujeto a las jurisdicciones enunciadas en el proyecto de artículo 77 de esta manera, y también con respecto a la interacción entre el proyecto de artículo 76 y el párrafo 1 del proyecto de artículo 80. Por ejemplo, se objetó que tal vez sería posible eludir una cláusula de jurisdicción exclusiva por lo demás ejecutable demandando a la vez al porteador contratante y a la parte ejecutante marítima en una jurisdicción sujeta al proyecto de artículo 77.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del proyecto de artículo 80

56. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Las reservas suscitadas por la segunda frase del párrafo 1 del proyecto de artículo 80 y por la interacción del párrafo en su conjunto con el proyecto de artículo 76 se analizarían más a fondo en un ulterior proyecto de esa disposición.

Párrafo 2

57. Se expresó la opinión de que el párrafo 2 del proyecto de artículo 80 tenía la finalidad de aportar una solución a las situaciones en que el porteador interpusiera una acción con miras a eludir las jurisdicciones enunciadas en los proyectos de artículos 75 y 77. Se convino en que el propósito de esa disposición no era obstaculizar acciones legítimas contra el cargador tales como, por ejemplo, acciones sobre el flete o por daños y perjuicios causados a un buque por la carga. No obstante, se expresaron ciertas dudas acerca de la sugerencia de que el párrafo 2 del proyecto de artículo 80 se centrara únicamente en las acciones para obtener declaraciones judiciales y eludir las jurisdicciones enunciadas en los proyectos de artículo 75 y 77. Se opinó que el párrafo 2 del proyecto de artículo 80 debería regular también las órdenes de no presentar demandas ante cualquier otro foro para reducir el número de foros a que pudiera recurrir una parte. Se sugirió también que la disposición se limitara a requerir la suspensión o la retirada de toda acción abusiva, y se estimó que tal vez no sería posible requerir que se reiniciara una acción en una jurisdicción de los proyectos de artículo 75 ó 77 si ese reinicio estaba limitado en el tiempo por un determinado plazo. Ante este posible problema, se sugirió que se concediera al demandante que tuviera que reentablar una acción conforme al párrafo 2 una prórroga suplementaria, de haberse fijado un plazo, pero se estimó que esta cuestión debería examinarse en el contexto del capítulo 15 relativo al plazo para presentar demandas.

58. Se sugirió un cambio de redacción para aclarar la disposición consistente en suprimir las palabras “que reduzca directa o indirectamente” y en insertar en su lugar las palabras “cuya única finalidad sea reducir”, o palabras de tenor similar.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 2 del proyecto de artículo 80

59. Tras deliberar, el Grupo decidió que:

- Las reservas suscitadas respecto del párrafo 2 del proyecto de artículo 80 se analizarían más a fondo en un ulterior proyecto de disposición.

Proyecto de artículo 81. Acuerdo concertado a raíz de la controversia*Debate general*

60. Se recordó al Grupo de Trabajo que muy recientemente, en su 15º período de sesiones, había examinado una disposición sobre los acuerdos de jurisdicción concertados una vez surgida una controversia (véase A/CN.9/576, párrs. 169 a 171). El texto de esta disposición obtuvo un apoyo general, siempre y cuando fuera revisado, en aras de la coherencia, en función de las modificaciones que previsiblemente se introducirían en otras disposiciones del capítulo relativo a la vía judicial.

Requisitos de forma

61. Se formuló la pregunta de si el acuerdo concertado por las partes debería estar sujeto a requisitos de forma similares a los enunciados en el párrafo 1 del proyecto de artículo 76, donde se exige que un acuerdo sobre la elección de foro conste por escrito o en una comunicación electrónica. A este respecto se expresaron dos opiniones. Según la primera opinión, convendría enmendar el proyecto de artículo

para que previera requisitos de forma similares a los enunciados en el párrafo 1 del proyecto de artículo 76 sobre la base de que era necesario probar la existencia de un acuerdo a fin de proteger a las partes. Se sostuvo que cuando se concertara un acuerdo verbal y surgiera posteriormente una controversia sobre el tribunal competente para conocer del caso, la falta de pruebas sobre lo convenido podría complicar aun más la controversia entre las partes.

62. Conforme a la segunda opinión, no deberían incluirse requisitos de forma en el texto, puesto que obstaculizarían innecesariamente las negociaciones que a menudo tenían lugar entre las partes al surgir una controversia. Se afirmó que, en la práctica, solían emprenderse negociaciones entre las partes antes de entablar una acción y, si fracasaban las negociaciones, las partes podían convenir verbalmente u oficiosamente en recurrir a los tribunales. Se señaló asimismo que también podía llegarse a ese acuerdo de manera implícita, simplemente por el hecho de que una parte compareciera ante un tribunal para responder a una acción. Además, se observó que incluso en el párrafo 5 del artículo 21 de las Reglas de Hamburgo, que generalmente protegían mucho a las partes, no se habían fijado requisitos de forma para los acuerdos sobre jurisdicción a que se llegara una vez surgida una controversia.

Aclaraciones suplementarias

63. En respuesta a una pregunta, se convino en general en que el proyecto de artículo no confería jurisdicción a un tribunal que no la tuviera ya de por sí. Se aclaró asimismo el significado de las palabras “a raíz de haber surgido la controversia”, que se refería al período posterior al viaje cuando ya se hubiera producido el daño pero aún no se hubiera interpuesto ninguna demanda ante un tribunal.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto del artículo 81

64. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se mantendría en el texto el enunciado del proyecto del artículo 81, considerado satisfactorio, y que no se agregaría a él ningún requisito de forma.

Propuesta de nuevo párrafo 2 del proyecto de artículo 81

65. Se propuso que el proyecto de artículo 81 pasara a ser el párrafo 1 del proyecto de artículo 81 y que, como párrafo 2, se insertara a continuación el siguiente texto:

“No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, un tribunal de un Estado Contratante ante el cual comparezca un demandado tendrá competencia para conocer del caso. Esta regla no será aplicable cuando el acto de comparecencia se realice con el fin de impugnar la competencia del tribunal.”

Debate general

66. Las delegaciones en general apoyaron el texto propuesto del párrafo 2 del proyecto de artículo 81. Se opinó que el párrafo 2 era necesario, porque era importante que un demandado pudiera comparecer únicamente con el fin de impugnar la jurisdicción del tribunal. Además, se consideró lógico que esta disposición figurara como segundo párrafo del proyecto de artículo 81, pues así

quedaba claro que el primer párrafo, o el antiguo proyecto de artículo 81, regulaba los acuerdos sobre jurisdicción una vez surgidas las controversias pero antes de interponerse ningún recurso judicial, y que el segundo párrafo abordaba la cuestión de las controversias una vez interpuesta una demanda ante un tribunal. Se opinó que, no quedaba claro que, cuando un demandado compareciera para impugnar la jurisdicción de un tribunal, todos los tribunales verían del mismo modo la comparecencia, pero se consideró que la inserción de este nuevo párrafo podía tener, a este respecto, un beneficioso efecto armonizador.

67. Sin embargo, se expresó también la opinión de que podría considerarse que el proyecto de artículo obstaculizaba el derecho procesal interno, y se convino en incorporar al proyecto de párrafo palabras como “de conformidad con la ley de”, o un texto similar que remitiera al derecho interno, a fin de asegurar que se respetara el derecho procesal del país del foro. En respuesta a una pregunta, se aclaró también que el tribunal ante el que compareciera el demandado no estaría obligado a aceptar su propia jurisdicción.

68. Frente a una objeción planteada, se aclaró que las palabras “el acto de comparecencia se realice con el fin de impugnar la competencia” no impedían a un demandado que impugnara la jurisdicción de un tribunal impugnar también el fondo de la demanda presentada contra él. Además, sobre la cuestión de si un tribunal podía afirmar su competencia una vez que el demandado hubiera efectuado acto de comparecencia, incluso cuando no entrara en el ámbito de los proyectos de artículo 75, 76 y 77, se aclaró que la respuesta dependería de las reglas procesales del país.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre la propuesta de párrafo 2 del proyecto de artículo 81

69. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- El proyecto de artículo 81 pasara a ser el párrafo 1 del proyecto de artículo 81 y que se revisara su título;
- El texto del párrafo 2 del proyecto de artículo 81 que figura más arriba fuera insertado en el proyecto de convenio; y
- En un futuro proyecto que se redactara se tuvieran en cuenta las cuestiones de derecho procesal interno que se habían planteados en el debate.

Propuesta de nuevo proyecto de artículo 81 bis: Reconocimiento y ejecución

70. Se propuso que el siguiente texto de un nuevo proyecto de artículo 81 bis se incorporara al proyecto de convenio como párrafo 2 del proyecto de artículo 81:

“Artículo 81 bis. Reconocimiento y ejecución

1. Toda decisión adoptada por un tribunal de un Estado Contratante que tenga jurisdicción en virtud del presente Convenio tendrá derecho a ser reconocida y ejecutada en otro Estado Contratante de conformidad con la legislación del Estado Contratante en el que se solicite el reconocimiento y la ejecución.

2. El presente artículo no exige del Estado Contratante que reconozca y ejecute una decisión de otro Estado Contratante que se base en la aplicación de la primera oración del párrafo 4 del artículo 76.”

Debate general

71 Se consideró que el proyecto de párrafo 2 era necesario ya que, de no ser insertado en el texto, el proyecto de párrafo 1 podía dar pie a la interpretación de que un tribunal debe ejecutar una sentencia aunque sea contraria a su derecho procesal interno. Se explicó que el segundo párrafo tenía la finalidad de aclarar que esta disposición no exigía de un Estado que reconociera o ejecutara una sentencia que, conforme a su derecho interno, no pudiera ser ejecutada.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre la propuesta de proyecto de artículo 81 bis

72. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se incorporara el proyecto de artículo 81 bis al proyecto de convenio como base para futuras deliberaciones, con sujeción a los ajustes que resultaran necesarios para adaptarlo a los cambios de redacción que se introdujeran en todo el capítulo relativo a la vía judicial.

Propuesta de texto revisado para el capítulo relativo a la vía judicial

Debate general

73. Sobre la base de las deliberaciones sostenidas por el Grupo de Trabajo con respecto al capítulo del proyecto de convenio dedicado a la vía judicial que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 (véanse los párrafos 9 a 17 y 19 a 72 *supra*) y en el nuevo texto propuesto, varias delegaciones propusieron para el capítulo un texto revisado, en el que figuraba una disposición sobre las organizaciones de integración económica de ámbito regional (que se incluiría en el capítulo sobre las disposiciones finales). El texto revisado es el siguiente:

Artículo 1 xx) “Tribunal competente”

Por “tribunal competente” se entenderá un tribunal del Estado Contratante que, de conformidad con las normas de asignación interna de competencia entre los tribunales de ese Estado, pueda conocer de una cuestión.

Artículo 75. Acciones contra el porteador

A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo de elección de jurisdicción o competencia exclusiva que tenga validez conforme al artículo 76, el demandante tendrá derecho a incoar procedimientos judiciales contra el porteador en virtud del presente Convenio ante un tribunal competente en cuyo territorio jurisdiccional se encuentre uno de los siguientes lugares:

- a) El domicilio del demandado; o
- b) El lugar contractual de recepción o el lugar contractual de entrega; o

c) El puerto en que las mercancías hayan sido inicialmente cargadas en un buque; o el puerto en que las mercancías hayan sido definitivamente descargadas del buque; o

d) Todo lugar estipulado para dicho fin conforme al párrafo 1 del artículo 76.

Artículo 76. Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva

1. Si el cargador y el porteador convienen en que un tribunal competente tiene jurisdicción para resolver toda controversia que pueda surgir en el marco del Convenio, ese tribunal tendrá jurisdicción no exclusiva al respecto, siempre y cuando el acuerdo por el que se confiera esa jurisdicción se haya concertado o esté documentado

a) Conste por escrito²; o

b) Por cualquier otro medio de comunicación que permita el acceso a la información, de modo que pueda ser utilizada para ulteriores consultas.

2. La jurisdicción de un tribunal elegido con arreglo al párrafo 1 sólo será exclusiva para conocer de las controversias que surjan entre las partes en el contrato si las partes así lo convienen y si el acuerdo por el que se confiere la jurisdicción

a) Figura en un contrato por volumen de carga que especifica claramente los nombres y las direcciones de las partes; y además

i) Ha sido negociado individualmente; o bien

ii) Contiene una mención destacada de que existe un acuerdo de elección de jurisdicción exclusiva y especifica su localización en el contrato por volumen de carga; y

b) Especifica claramente el nombre y la ubicación del tribunal elegido.

3. Un acuerdo de elección de jurisdicción exclusiva celebrado de conformidad con el párrafo 2 sólo será vinculante para una persona que no sea parte en el contrato por volumen de carga si ello se ajusta al derecho aplicable por el tribunal que conozca del asunto conforme al [derecho internacional privado] [a las reglas sobre conflicto de leyes] y si:

a) Se notifica debidamente a esa persona el tribunal en que se puede entablar la acción; y

b) El foro está en uno de los lugares designados en los apartados a), b) o c) del artículo 75.

4. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 5, el presente artículo no impedirá a un Estado Contratante dar efecto a un acuerdo de elección de jurisdicción que no cumpla los requisitos de los párrafos 1, 2 ó 3. Ese Estado Contratante deberá cursar la correspondiente notificación a [_____].

5. Nada de lo dispuesto en el párrafo 4 o en un acuerdo de elección de jurisdicción que sea eficaz en virtud del párrafo 4 impedirá que un tribunal

² El requisito de forma se abordará en el artículo 3.

especificado en los párrafos a), b), c) o d) del artículo 75 y situado en otro Estado Contratante ejerza su jurisdicción sobre la controversia y resuelva el litigio de acuerdo con el presente Convenio. Ningún acuerdo de elección de jurisdicción será exclusivo respecto de una acción [contra un porteador] entablada conforme al presente Convenio, salvo en lo dispuesto por el presente artículo.

Artículo 77. Acciones contra una parte ejecutante marítima

En todo procedimiento judicial entablado en virtud del presente Convenio contra la parte ejecutante marítima, el demandante podrá, a su elección, ejercitar una acción ante un tribunal competente en cuyo territorio jurisdiccional esté situado uno de los siguientes lugares:

- a) El domicilio de la parte ejecutante marítima; o
- b) El puerto donde la parte ejecutante marítima haya recibido inicialmente las mercancías; o el puerto donde la parte ejecutante marítima haya entregado definitivamente las mercancías.

Artículo 78. Ningún foro competente adicional

Con sujeción a lo dispuesto en los artículos 80 y 81, no podrá entablarse, en virtud del presente Convenio, procedimiento judicial alguno contra el porteador ante un tribunal no designado con arreglo a los artículos 75, 76 ó 77.

Artículo 79. Medidas cautelares

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la competencia de un tribunal para la adopción de medidas cautelares o de protección, incluido el embargo. [Un tribunal de un Estado en que se haya dictado una medida cautelar o de protección no será competente para juzgar el fondo del caso a menos que:

- a) Se cumplan los requisitos del presente capítulo; o
- b) Así lo disponga un convenio internacional que, de acuerdo con lo que establezcan sus reglas de aplicación, sea aplicable en dicho Estado.]

Artículo 80. Consolidación y traslado de las actuaciones

1. Salvo cuando exista un acuerdo de jurisdicción exclusiva que sea válido en virtud del artículo 76, toda acción ejercitada conjuntamente contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima a raíz del mismo incidente sólo podrá interponerse ante un tribunal simultáneamente designado por los artículos 75 y 77. Cuando no exista ningún tribunal que cumpla ese requisito, la acción deberá incoarse ante un tribunal designado en virtud del párrafo b) del artículo 77, si tal tribunal existe.

2. Salvo cuando exista un acuerdo de jurisdicción exclusiva que sea válido en virtud del artículo 76, todo porteador o toda parte ejecutante marítima que ejercite una acción que [pueda afectar] [meramente pretenda afectar] a los derechos de una persona de seleccionar el foro en virtud de los artículos 75 ó 77, deberá, a petición del demandado, retirar la acción, pudiendo

interponerla de nuevo ante alguno de los lugares designados con arreglo a lo dispuesto en los artículos 75 ó 77, según proceda, a elección del demandado³.

Artículo 81. Acuerdos concertados una vez surgida la controversia y jurisdicción cuando el demandado hace acto de comparecencia

No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo:

- a) Una vez surgida una controversia, las partes podrán convenir en resolverla ante cualquier tribunal competente.
- b) Un tribunal competente ante el que comparezca el demandado, sin impugnar su jurisdicción de conformidad con las reglas de dicho tribunal, tendrá jurisdicción sobre las partes.

Artículo 81 bis. Reconocimiento y ejecución

1. Toda decisión adoptada por un tribunal de un Estado Contratante que tenga jurisdicción en virtud del presente Convenio deberá ser reconocida y ejecutada en otro Estado Contratante de conformidad con la legislación del Estado Contratante en el que se solicite el reconocimiento y la ejecución.
2. El presente artículo no será aplicable a una decisión dictada en otro Estado Contratante que tenga jurisdicción en virtud del párrafo 4 del artículo 76.

Artículo XX. Participación de organizaciones regionales de integración económica

1. Toda organización regional de integración económica que esté constituida por Estados soberanos y que ejerza competencia sobre ciertos asuntos que se rijan por el presente Convenio podrá igualmente firmar, ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio o adherirse a éste. La organización regional de integración económica tendrá, en ese caso, los derechos y obligaciones de un Estado Contratante en la medida en que ejerza competencia sobre algún asunto que se rija por el presente Convenio. En toda cuestión en la que sea pertinente, en el marco del presente Convenio, el número de Estados Contratantes, la organización regional de integración económica no contará como un Estado Contratante adicional, además de sus Estados Miembros que sean Estados Contratantes.
2. La organización regional de integración económica deberá hacer, en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, una declaración ante el depositario en la que se hagan constar los asuntos que se rijan por el presente Convenio respecto de los cuales sus Estados Miembros hayan transferido su competencia a la organización. La organización regional de integración económica notificará con prontitud al depositario todo cambio en la

³ Podría ser preciso ajustar las disposiciones sobre el plazo para presentar una demanda en relación con los casos en que la acción inicial haya sido interpuesta dentro del plazo establecido, pero la nueva acción no.

distribución de las competencias indicada en dicha declaración, mencionando asimismo toda nueva competencia que le haya sido transferida.

3. Toda referencia que se haga en el presente Convenio a un “Estado Contratante” o a los “Estados Contratantes” será igualmente aplicable a una organización regional de integración económica, cuando el contexto así lo requiera.”

74. Las delegaciones presentaron al Grupo de Trabajo un breve informe en el que propusieron el texto revisado del capítulo relativo a la vía judicial. Se señaló que, en una situación de intereses divergentes y de discrepancias en el Grupo de Trabajo acerca de los proyectos de disposición sobre la vía judicial, se había llegado a una delicada solución de transacción que se había plasmado en el texto revisado. Se observó que, si bien no había sido posible armonizar totalmente las disposiciones de este capítulo, se estimaba que la solución de transacción conseguida podía resultar aceptable para el Grupo de Trabajo, pues era preferible a la otra opción, consistente en eliminar la vía judicial del proyecto de convenio.

75. Las delegaciones apoyaron en general la fórmula de transacción propuesta en los artículos revisados, particularmente en vista de la complejidad de las cuestiones, y se expresó la opinión de que se había logrado compaginar los intereses de forma equilibrada. Se consideró que si se hacían supresiones o revisiones de fondo en este proyecto de texto, se podría minar por completo la solución de transacción a que se había llegado.

76. En respuesta a una solicitud de aclaración relativa al párrafo 4 del proyecto de artículo 76, se observó que la intención del requisito de notificación era indicar que, en relación con la decisión de aplicar o no el párrafo 4, era el Estado Contratante y no los tribunales de ese Estado quien la adoptaba. Se aclaró también que no se pretendía que tal notificación requiriera necesariamente una modificación de la legislación del Estado Contratante sino que más bien se exigía al Estado Contratante que informara al resto del mundo si daría efecto o no a acuerdos de elección de jurisdicción exclusiva en condiciones menos estrictas que las establecidas en el párrafo 2.

77. Haciendo referencia también al requisito de notificación del párrafo 4 del proyecto de artículo 76, se observó que tal vez no resultara apropiado que un depositario recibiera el contenido de la legislación nacional; se estimó que las notificaciones de esa índole podían ser extensas, comprendiendo incluso jurisprudencia, y que podían requerir la traducción a otros idiomas, lo cual podría plantear problemas administrativos al depositario, lo que a su vez podría crear obstáculos para la aprobación del proyecto de convenio. En respuesta a esas reservas, varias delegaciones señalaron que esas notificaciones podían consistir en declaraciones muy simples en las que se hiciera constar si un Estado Contratante aplicaría o no el párrafo 4; también se señaló que las declaraciones podían ser enviadas a organizaciones que no fueran el depositario para su recopilación y difusión. Hubo acuerdo general en que esa cuestión debería volver a tratarse ulteriormente.

78. Se formuló una objeción sobre la estructura del capítulo relativo a la vía judicial, en el sentido de que el proyecto de artículo 75 regulaba únicamente las reclamaciones contra el porteador y, a continuación, el proyecto de artículo 76 regulaba las acciones contra el cargador y el porteador a la vez, pero al parecer,

dejando aparte el proyecto de artículo 76, las acciones del porteador contra el cargador no se regulaban en las disposiciones subsiguientes. Se expresó la opinión de que no se trataba de un descuido en el proyecto de artículo 75, dado que con la solución de transacción a que se había llegado para todo el capítulo se pretendía que los propietarios de la carga tuvieran acceso a un foro adecuado para resolver las controversias pese a la existencia de una cláusula de jurisdicción o competencia exclusiva que el porteador pudiera haber incorporado al contrato de transporte. A este respecto, se sugirió que se suprimieran los corchetes en las palabras “contra un porteador”, en el párrafo 5 del proyecto de artículo 76, de modo que el porteador quedara vinculado por un foro de jurisdicción exclusiva que hubiera seleccionado. No obstante, en lo que se refiere a la estructura general del capítulo, se observó que efectivamente la intención del artículo 81 bis era que se aplicara a las decisiones adoptadas en acciones legítimas del porteador contra el cargador y que, si tal no era el caso, deberían hacerse ajustes al texto del proyecto de artículo 81 bis.

79. También se expresaron reservas sobre la claridad del texto con respecto a la finalidad del proyecto de artículo 81 bis. Se opinó que esa disposición significaba que si un Estado hacía una notificación en virtud del párrafo 4 del proyecto de artículo 76, no estaría obligado por el proyecto de artículo 81 bis a reconocer una sentencia de un Estado que no reconociera la exclusividad de su cláusula de jurisdicción. Se convino en que, de ser necesario, se aclararía el texto del proyecto de artículo 81 bis para reflejar esta posición.

80. Se formuló otra reserva relativa a la relación entre los párrafos 4 y 5 del proyecto de artículo 76. Dado que el párrafo 4 se consideraba el núcleo de la fórmula de transacción adoptada en este capítulo, se dijo que era importante determinar por qué razón, en su frase inicial, el párrafo 4 quedaba sujeto al párrafo 5. En particular, se consideró que el párrafo 4 no debería quedar sujeto a la segunda oración del párrafo 5 y que debería constituir un párrafo aparte dentro del proyecto de artículo 76.

81. Varias delegaciones reiteraron su posición de que en el proyecto de instrumento no debería figurar ningún artículo sobre la vía judicial. Se dijo también que, si bien se valoraba el espíritu de avenencia, los artículos revisados no promovían suficientemente la uniformidad y más bien propiciarían la elección del foro más conveniente y la presentación de múltiples demandas, con la consiguiente reducción de la certidumbre y el aumento de los costos para los litigantes. Se reiteró otra opinión según la cual en el proyecto de instrumento debería darse pleno efecto a las cláusulas de jurisdicción exclusiva y se afirmó que la opinión según la cual este enfoque sería injusto para los terceros era insostenible, porque podía contratarse un seguro y porque los terceros siempre podrían obtener la información relativa a la jurisdicción recurriendo a fuentes públicas o consultando a los propios porteadores.

82. Se sugirieron varios cambios de redacción. Una de las sugerencias aprobadas fue la inclusión de la conjunción “y” entre los apartados a) y b) del proyecto de artículo 76. También se sugirió que se reemplazaran, en el párrafo 1 del proyecto de artículo 81 bis, las palabras “de conformidad con la legislación del Estado Contratante” por las palabras “con sujeción a lo que disponga la legislación del Estado Contratante”, a fin de dar mayor claridad al proyecto de artículo. Se expresó además la opinión de que el enunciado del proyecto de artículo 81 bis tal vez fuera un poco estricto, pudiendo implicar que un tribunal al que se recurriera en virtud del

proyecto de artículo 76.4 podría no reconocer una sentencia de otro tribunal al que se recurriera conforme al mismo proyecto de artículo. Se sugirió asimismo que la versión anterior del párrafo 2 del proyecto de artículo 81 bis, contenida en el párrafo 70 *supra*, era preferible, porque permitía que los Estados que necesitaban el párrafo 1 del proyecto de artículo 81 bis como base jurídica para el reconocimiento de las sentencias en general reconocieran las decisiones adoptadas de conformidad con el párrafo 4 del proyecto de artículo 76. También se sugirió que en el párrafo 3 del proyecto de artículo 76 se incorporara una regla clara sobre el conflicto de leyes que determinara el derecho que rige para los terceros.

83. El proyecto de artículo XX, relativo a la participación de organizaciones regionales de integración económica, no se examinó.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del capítulo propuesto sobre la vía judicial

84. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- La solución de transacción enunciada en el proyecto de texto propuesto para el capítulo 16 era aceptable y quedaba aceptada, con algunas reservas en lo relativo a la notificación de los terceros con arreglo al proyecto de artículo 76.3;
- Se agregara la conjunción “y” entre los apartados a) y b) del proyecto de artículo 76; y
- Se examinaran otras sugerencias relativas a la redacción y aclaraciones teniendo en cuenta todos los comentarios recogidos en los párrafos anteriores.

Vía arbitral - Capítulo 17

Debate general

85. Se recordó al Grupo de Trabajo que ya había examinado el capítulo sobre la vía arbitral en sus períodos de sesiones 14° (véase A/CN.9/572, párrs. 151 a 157) y 15° (véase A/CN.9/576, párrs. 176 a 179). Se recordó que durante esos períodos de sesiones del Grupo de Trabajo se expresaron dos opiniones categóricas. Según una de ellas, el principio de la libertad para recurrir al arbitraje estaba profundamente arraigado y la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras, de 1958 (en adelante, “la Convención de Nueva York”) y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional ofrecían un marco adecuado para el arbitraje, con lo cual se obviaba la necesidad de incluir en el proyecto de convenio un capítulo sobre el arbitraje. Según la otra opinión, toda parte en una controversia debería poder recurrir al arbitraje, pero las partes no deberían abusar de ese recurso utilizándolo sólo para eludir las bases de jurisdicción enunciadas en el proyecto de artículo 75 del proyecto de convenio.

86. Se explicó al Grupo de Trabajo el contenido de la propuesta que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.54. Se indicó que esa propuesta tenía la finalidad de llegar a una transacción entre las opiniones expresadas sobre el arbitraje durante los períodos de sesiones 14° y 15°. Se señaló que los principales aspectos de ese texto

de transacción eran la supresión de todo el capítulo relativo a la vía arbitral (véase A/CN.9/WG.III/WP.54, párr. 5 e)), y la adición al proyecto de convenio del párrafo 2 del proyecto de artículo 78 (véase A/CN.9/WG.III/WP.54, párr. 5 b)), cuya finalidad era evitar que se eludieran las reglas del proyecto de convenio relativas a la jurisdicción. Un aspecto suplementario de la propuesta consistía en incluir en el proyecto de artículo 81 una referencia por la que adquiriera eficacia todo acuerdo concertado por las partes con miras a someter a arbitraje las controversias que surgieran. Por último, se explicó que la intención del texto de transacción era mantener el *statu quo* en lo que respecta al recurso al arbitraje en el ramo de los transportes marítimos formulando reglas de arbitraje mínimas aplicables al ramo de las líneas regulares, pero disponiendo la libertad de arbitraje en el ramo de los servicios de transportes no regulares mediante la adición de un proyecto de artículo 81 bis (véase A/CN.9/WG.III/WP.54, párr. 5 e)).

87. Además, las observaciones formuladas en el documento A/CN.9/WG.III/WP.59 se explicaban por referencia al párrafo final de dicho documento en el que se sugería que, ante la confianza generalizada en el arbitraje en todo el ramo de los transportes marítimos, la solución más apropiada, para el proyecto de convenio, consistiría en que se incluyera en él una disposición que permitiera la ejecutabilidad de los acuerdos de arbitraje en contratos de transporte sin ningún tipo de limitación.

Libertad ilimitada para recurrir al arbitraje

88. Se apoyó la opinión de que en el proyecto de convenio debería permitirse la ejecutabilidad sin obstáculos de los acuerdos de arbitraje de los contratos de transporte. Se señaló que el arbitraje era una forma muy común de solución de controversias en todo el mundo, tratándose de controversias derivadas de contratos de transporte. Se expresó escepticismo sobre la necesidad de salvaguardar el régimen de jurisdicción enunciado en el proyecto de convenio mediante la reducción de la libertad de recurrir al arbitraje en el ramo de los transportes de servicios regulares, donde nunca se había recurrido mucho al arbitraje y donde, según se afirmó, era improbable que se hiciera con el objetivo de eludir la vía judicial. Además, se advirtió de que no convenía regular excesivamente el arbitraje, pues ello mermaría su eficacia.

Las disposiciones de arbitraje en las Reglas de Hamburgo

89. Se expresó también la opinión de que el Grupo de Trabajo debería plantearse la adopción de reglas de arbitraje similares a las enunciadas en el artículo 22 de las Reglas de Hamburgo, y que ya se habían sometido al examen del Grupo de Trabajo en el capítulo relativo al arbitraje de los documentos A/CN.9/WG.III/WP.32 y A/CN.9/WG.III/WP.56. Una de las ventajas de esas reglas radicaría en que ya serían el producto de una transacción que tuvo lugar durante su negociación. Algunas delegaciones apoyaron este punto de vista. Sin embargo, se argumentó que una de las dificultades que planteaba el enfoque de las Reglas de Hamburgo era que reducían la certeza comercial al permitir que el procedimiento de arbitraje se celebrara en uno de diferentes lugares posibles. Se consideró que una de las ventajas de la propuesta enunciada en A/CN.9/WG.III/WP.54 consistía en que permitía la resolución de una controversia bien a través del arbitraje en un lugar determinado citado en la disposición sobre el arbitraje, bien en un tribunal situado en un lugar designado de conformidad con el proyecto de artículo 75. No obstante, se observó

también que la diversidad de los lugares en que cabía entablar un procedimiento de arbitraje podía considerarse una ventaja de las Reglas de Hamburgo, al promover el desarrollo del arbitraje permitiendo que sus procedimientos se celebraran en distintos lugares pero con referencia a la misma serie de reglas.

La propuesta de transacción del documento A/CN.9/WG.III/WP.54

90. Varias delegaciones puntualizaron que su posición inicial, cuando se examinó por primera vez la vía arbitral durante el 14º período de sesiones del Grupo de Trabajo, había sido la de permitir la libertad total de recurrir al arbitraje. No obstante esas delegaciones, en aras de la transacción, habían apoyado la propuesta del documento A/CN.9/WG.III/WP.54, particularmente por su deferencia hacia el régimen internacional de arbitraje existente y también porque mantenía el *statu quo* respecto de las prácticas de arbitraje en el ramo de los transportes marítimos. Se expresaron ciertas reservas sobre la posibilidad de que la propuesta de transacción limitara de hecho el desarrollo del arbitraje al ramo de los transportes regulares, dado que no era probable que las empresas comerciales incluyeran una cláusula compromisoria en un contrato, a menos que tuvieran la certeza del lugar en que el procedimiento de arbitraje tendría lugar, y eso no sería posible si esa elección estaba sujeta a la lista enumerada en el proyecto de artículo 75. Por último, si bien una serie de delegaciones estimó que habría que perfeccionar la redacción de la propuesta, sobre todo teniendo en cuenta las nuevas disposiciones examinadas para el capítulo sobre la vía judicial, se apoyó la propuesta como solución de transacción encaminada a promover los esfuerzos del Grupo de Trabajo y como base para futuras deliberaciones.

Aclaraciones sobre el efecto que se pretende dar a la propuesta de transacción

91. Se formuló una pregunta sobre la interacción entre los apartados a) y b) del párrafo 2 del proyecto de artículo 78, y si habría que pedir al demandante que fijara un breve plazo durante el cual el porteador habría de decidir si traslada o no las actuaciones arbitrales del lugar previsto en la cláusula compromisoria al lugar designado por el proyecto de artículo 75. En respuesta a una pregunta sobre qué partes podían demandar al porteador en virtud del proyecto de artículo 78.2 a), se sugirió que tal vez fuera mejor abordar las respuestas a esta y a otras preguntas cuando el Grupo de Trabajo examinara el capítulo relativo a los derechos de acción o procesales y quizás el capítulo relativo al plazo para presentar una demanda, cuyo examen estaba previsto en el siguiente período de sesiones.

Modificaciones sugeridas para la propuesta de transacción

92. Además de los ajustes generales que había que hacer en la propuesta de transacción a la vista de los cambios que se examinaban en las disposiciones sobre la vía judicial del proyecto de instrumento, se sugirieron ciertas modificaciones concretas. Teniendo en cuenta que las deliberaciones del Grupo de Trabajo se habían centrado en la jurisdicción y en las cláusulas de elección de foro, en el marco del proyecto de artículo 76, se opinó que deberían permitirse las cláusulas de arbitraje exclusivo y que éstas deberían ejecutarse por las mismas razones que las cláusulas de elección exclusiva de foro. Se expresó cierto apoyo a la sugerencia de que se aclarara el efecto de un acuerdo de arbitraje para terceros en un contrato de transporte y que habría de armonizarse en vez de dejarse al arbitrio del derecho

interno, como en el proyecto de artículo 81bis. Se citó como modelo de este enfoque el proyecto de artículo 83 del proyecto de convenio. Se respondió objetando que el establecimiento de normas relativas a terceros podía afectar al ámbito de aplicación de la Convención de Nueva York sobre la ejecutabilidad de los acuerdos de arbitraje. Además, varias delegaciones apoyaron la inclusión en el texto de una disposición del tenor del proyecto de artículo 85 del capítulo sobre el arbitraje por la que se requiriera a un árbitro que aplicara las reglas del proyecto de convenio. Se replicó que tal norma era innecesaria, ya que todo árbitro se basaría en el contrato de transporte al decidir las reglas que habría que aplicar y, al hacerlo, el árbitro podía llegar a la conclusión de que el proyecto de convenio era aplicable o no.

93. Se sugirieron algunos cambios de redacción en el texto. Se apoyó la opinión de que la palabra “únicamente”, en el proyecto de artículo 81 bis, debería figurar entre corchetes o eliminarse. También se sugirió que se suprimieran por completo las palabras “[para recurrir a los tribunales o]” del proyecto de artículo 81 bis, dado que las cláusulas de jurisdicción no eran comunes en el ramo de los transportes no regulares, y la intención de la propuesta era preservar el *statu quo*. Se expresaron asimismo otras opiniones a favor del texto y de la supresión únicamente de los corchetes. Como alternativa, y para aclarar el contenido del proyecto de apartado 78.2 b), se propuso y se apoyó la siguiente variante:

“El porteador sólo podrá solicitar un procedimiento arbitral conforme a lo estipulado en el acuerdo de arbitraje cuando la persona que haya entablado una demanda contra el porteador interponga un recurso judicial en un lugar especificado en el acuerdo de arbitraje.”

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre las disposiciones relativas a la vía arbitral

94. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- La propuesta de transacción enunciada en el documento A/CN.9/WG.III/WP.54 gozaba de un amplio consenso; y
- Esta propuesta debería constituir la base para la labor futura, una vez introducidas las modificaciones procedentes teniendo en cuenta las deliberaciones del Grupo de Trabajo que se señalan más arriba, así como para la revisión prevista del proyecto de artículo 76 sobre jurisdicción.

Proyecto de texto revisado para el capítulo sobre la vía arbitral

Debate general

95. El Grupo de Trabajo prosiguió sus deliberaciones sobre la base del siguiente texto propuesto por algunas delegaciones, que habría de insertarse en un nuevo proyecto de capítulo relativo a la vía arbitral en el proyecto de convenio:

“Artículo 83. Acuerdos de arbitraje

A reserva de lo dispuesto en el artículo 85, si en un contrato de transporte sujeto al presente Convenio figura un acuerdo de arbitraje o una cláusula compromisoria, serán aplicables las siguientes disposiciones:

- a) La persona que tenga una reclamación frente al porteador podrá optar por:
- i) Entablar un procedimiento arbitral de acuerdo con los términos del acuerdo de arbitraje en el lugar en él especificado, o
 - ii) Incoar un procedimiento judicial en algún otro lugar, siempre y cuando ese lugar esté especificado en los párrafos a), b) o c) del artículo 75;
- b) Si una persona tiene una reclamación contra un porteador, el porteador sólo podrá solicitar un procedimiento de arbitraje conforme a los términos del acuerdo de arbitraje si dicha persona incoa un procedimiento judicial en
- i) Un lugar especificado en el acuerdo de arbitraje, o
 - ii) Un tribunal que dé efecto, conforme al artículo 76, a un acuerdo de jurisdicción o de competencia exclusiva en el que se especifique el lugar mencionado en el acuerdo de arbitraje que sea exclusivo en lo que respecta a la acción frente al porteador.

Artículo 84. Acuerdo de arbitraje en servicios de transportes no regulares

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la ejecutabilidad de un acuerdo de arbitraje incorporado a un contrato de transporte por servicios no regulares al que el presente Convenio o sus términos sean aplicables por razón de:

- a) La aplicación del artículo 10⁴, o
- b) La incorporación voluntaria por las partes del presente Convenio, como cláusula contractual, a un contrato de transporte que, de otro modo, no estaría sujeto al presente Convenio.

Artículo 85. Acuerdos de arbitraje concertados después de surgir controversias

No obstante lo dispuesto en el presente capítulo y en el capítulo 16, una vez que haya surgido una controversia, las partes en ella podrán convenir en resolverla recurriendo al arbitraje en cualquier lugar.”

96. Se reiteró que las propuestas de proyectos de artículo 83, 84 y 85 tenían la finalidad de llegar a una solución de transacción entre las delegaciones que eran partidarias de la aplicación más amplia del principio de la libertad de arbitraje en el proyecto de convenio y las delegaciones que consideraban que, si bien las partes en una controversia deberían poder recurrir al arbitraje, ese procedimiento no debería utilizarse para eludir las bases de la jurisdicción enunciadas en el proyecto de artículo 75 del proyecto de convenio. Se recordó al Grupo de Trabajo que el objetivo de los proyectos de disposición era reflejar las necesidades de los

⁴ Esta referencia podría modificarse en función de la futura revisión del proyecto de artículo 10 del proyecto de convenio.

profesionales del derecho con respecto a la utilización de la vía arbitral en el ramo de los transportes marítimos previendo una libertad limitada de recurrir al arbitraje con respecto a las empresas de servicios regulares de transporte, en las que no era frecuente recurrir al arbitraje, al tiempo que se daba una amplia libertad para recurrir al arbitraje en el ramo de los servicios no regulares, donde, por el contrario, el arbitraje era el método más común para la solución de controversias.

97. Se indicó que en el nuevo proyecto propuesto se enmendaba el texto que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.54 sustituyéndolo por un nuevo proyecto de inciso 83 b) ii); suprimiendo la palabra “únicamente” en el proyecto de artículo 84, con sujeción a lo que decida el Grupo de Trabajo al revisar el proyecto de artículo 10; suprimiendo las palabras entre corchetes “[para recurrir a los tribunales o]” en el proyecto de artículo 84; e introduciendo un nuevo proyecto de artículo 85 en el que se enunciaba por separado un principio reflejado en el párrafo 5 c) del documento A/CN.9/WG.III/WP.54. No hubo deliberaciones sobre la supresión de las palabras entre corchetes “[para recurrir a los tribunales o]”.

98. Se expresaron ciertas dudas sobre la propuesta de proyecto de texto, en particular respecto de la posibilidad de que propiciara la elección del foro más conveniente y provocara una gran cantidad de acciones. Además, también se formularon algunas reservas sobre la propuesta de proyecto de artículo 83 y sobre la posibilidad de que éste pudiera limitar el acceso al arbitraje en determinadas circunstancias. En general se reiteró el espíritu de transacción y se apoyó el enfoque de la propuesta, con objeciones concretas que se analizan a continuación.

Nuevo proyecto de inciso 83 b) ii)

99. Se indicó que había un paralelismo entre los acuerdos de elección de jurisdicción exclusiva, por una parte, y los acuerdos de arbitraje, por otra, y que, por consiguiente, deberían tratarse los dos tipos de acuerdos de forma similar en el proyecto de convenio en lo que se refiere a la autonomía contractual. En consecuencia, se indicó que el objetivo del inciso 83 b) ii) era permitir los acuerdos de arbitraje en los casos en que hubiera una cláusula de jurisdicción exclusiva reconocida en virtud del proyecto de artículo 76 del proyecto de convenio, relativo al reconocimiento de las cláusulas de elección de jurisdicción exclusiva. Se observó que el efecto del inciso ii) aumentaría la libertad de recurrir al arbitraje en el ramo de los servicios de transportes de línea. Tras una solicitud de aclaración, se explicó que el inciso ii) del párrafo b) del proyecto de artículo 83 requería la existencia de un acuerdo de arbitraje para su aplicación y se sugirió que se enmendara el texto para que ello quedara específicamente indicado. Se observó además que el proyecto de inciso ii) era únicamente aplicable a las acciones contra el porteador y que no entraban en su ámbito las acciones presentadas por el porteador.

100. Sin embargo, se expresaron ciertas dudas acerca del proyecto de inciso ii) tras exponerse una opinión según la cual las cláusulas de elección de jurisdicción exclusiva y los acuerdos de arbitraje tenían un carácter diferente y consecuencias distintas y que, por lo tanto, deberían regularse de forma diferente en el proyecto de convenio. En particular, se consideró problemático el vínculo con el proyecto de artículo 76 porque asociaba los acuerdos de arbitraje con la decisión de un Estado de dar efecto o no a los acuerdos de elección de jurisdicción exclusiva. También se objetó que el proyecto de inciso ii) podría privar al cargador de un lugar razonable para proteger sus intereses, especialmente habida cuenta de los elevados costos del

arbitraje en comparación con los de las acciones judiciales. Por consiguiente se sugirió que se suprimiera el inciso ii) del párrafo b) del artículo 83.

La Convención de Nueva York y el proyecto de artículo 83

101. Se señaló que el efecto del proyecto de artículo 83 consistiría en permitir a los tribunales, en determinadas condiciones, declarar que, pese a la existencia de un acuerdo de arbitraje concertado de buena fe, dicho acuerdo no sería vinculante para las partes. Se agregó que ese resultado no sólo resultaba inhabitual en el derecho mercantil moderno sino que además era contrario a los principios básicos de arbitraje enunciados en diversos instrumentos de amplia aceptación, como la Convención de Nueva York, concretamente en el párrafo 3 de su artículo II, y la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje. Se añadió que, si bien el principio del respeto del acuerdo de arbitraje podía tolerar ciertas excepciones, como en el caso del párrafo 3 del artículo 22 de las Reglas de Hamburgo, esas excepciones no podían hacerse valer para impedir el acceso al arbitraje, tal como lo preveía el nuevo proyecto de artículo 83, sin vulnerar radicalmente ese principio. Se sugirió que el Grupo de Trabajo recabara la opinión del Grupo de Trabajo de la CNUDMI II (sobre Arbitraje) acerca de las disposiciones del proyecto de convenio en relación con el arbitraje.

102. Se respondió que, por varias razones, el texto propuesto no era incompatible con la Convención de Nueva York. Se explicó además que el principio fundamental de la Convención de Nueva York no requería el reconocimiento general de todos los acuerdos de arbitraje sino únicamente la no discriminación de éstos respecto de las cláusulas de jurisdicción. Se agregó que, dado que en el proyecto de propuesta se permitían los acuerdos de arbitraje exactamente en los mismos casos en que se reconocían las cláusulas de jurisdicción exclusiva, el principio fundamental de la Convención de Nueva York no se veía afectado por el texto propuesto. Además, se indicó que la restricción de la eficacia de los acuerdos de arbitraje era una consecuencia de la práctica seguida en el comercio marítimo, que preveía restricciones para recurrir al arbitraje en determinadas circunstancias y en ciertos ramos.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre las disposiciones revisadas relativas al arbitraje

103. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se apoyara el enfoque general de los proyectos de artículo 83, 84 y 85, como parte de una fórmula de transacción entre la vía judicial y la arbitral;
- Se mantuvieran en el texto del proyecto de convenio, para futuros debates, los proyectos de artículo 83, 84 y 85 en un proyecto de capítulo dedicado a la vía arbitral;
- Se colocara entre corchetes la parte introductoria del proyecto de artículo 83 en espera de que se aclarara la relación entre dicho proyecto de artículo y la Convención de Nueva York, y con sujeción a la resolución de todo posible conflicto entre ambos instrumentos; y
- Se colocara entre corchetes el inciso ii) del apartado b) del proyecto de artículo 83 del proyecto de convenio en espera de su siguiente lectura.

Obligaciones del cargador — Capítulo 8

Debate general

104. Se recordó al Grupo de Trabajo que muy recientemente había examinado el capítulo del proyecto de convenio relativo a las obligaciones del cargador durante su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 118 a 161).

105. Se observó que este capítulo, relativo a las obligaciones del cargador, se desviaba de la práctica seguida en el ramo de los transportes marítimos, puesto que otros instrumentos internacionales que regían el transporte marítimo no contenían disposiciones tan exhaustivas sobre las obligaciones del cargador. Se señaló que en las Reglas de La Haya-Visby había una única disposición al respecto (el párrafo 3 del artículo 4), mientras que en las Reglas de Hamburgo había dos reglas sobre las obligaciones del cargador (los artículos 12 y 13). Algunos convenios de transporte, como el Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interior (el Convenio de la CMNI), sí contenían disposiciones similares, pero se observó que con el proyecto de convenio se creaba un nuevo régimen de la responsabilidad de los cargadores que algunos consideraban oneroso.

106. Se expresaron dudas sobre si era preciso que en el proyecto de convenio figurara un capítulo al respecto. Se expresó la opinión de que el capítulo imponía a los cargadores una responsabilidad onerosa y se sostuvo que los pequeños cargadores, en particular los de países en desarrollo, podrían tener dificultades para cumplir los requisitos del proyecto de convenio. También se expresaron reservas sobre las disposiciones del capítulo relativas a la carga de la prueba impuesta al cargador y a la base de la responsabilidad del cargador, que se examinan con más detenimiento en los párrafos 136 a 153 *infra*.

107. Las delegaciones apoyaron en general la propuesta de incluir en el proyecto de convenio el capítulo relativo a las obligaciones del cargador, dado que reflejaba el contexto actual en el que el contrato de transporte requería que el cargador y el porteador cooperaran para prevenir las pérdidas de mercancías o impedir que se produjeran daños en las mercancías o en el buque. Se expresó la opinión de que con el correr de los años, las obligaciones enunciadas en el contrato de transporte habían evolucionado y ya no se limitaban a la mera aceptación de hacerse cargo del transporte de las mercancías y de pagar dicho transporte. Se dijo que esta cooperación entre el cargador y el porteador debería plasmarse en el proyecto de convenio.

108. Si bien se apoyó la inclusión en el proyecto de instrumento de un capítulo relativo a las obligaciones del cargador, se observó que los proyectos de artículo que figuraban en el capítulo iban demasiado lejos y trascendían la relación entre las partes en el contrato de transporte. Así pues, se consideró que deberían eliminarse de este capítulo aspectos de las disposiciones que iban más allá de la relación contractual y que guardaban relación con terceros, como los consignatarios. En este contexto, se señaló que era necesario establecer en el proyecto de convenio un equilibrio global entre las obligaciones del cargador y las del porteador, y se expresó la opinión de que no era inapropiado que en el proyecto de convenio se impusieran obligaciones a los cargadores. No obstante, se advirtió de que si se preveían obligaciones innecesariamente detalladas para los cargadores, se crearían obstáculos en la ratificación del proyecto de convenio. Aún así, las delegaciones expresaron un

amplio apoyo a la inclusión del capítulo en el proyecto de convenio, habida cuenta de las tendencias actuales a las que ya se ha hecho referencia en el párrafo anterior.

Proyecto de artículo 28. Entrega de las mercancías para su transporte

Debate general

109. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el proyecto de artículo 28 había sido en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 118 a 125). El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 28 que figuraba en los anexos I y II del documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

Primera oración

110. El texto de la primera oración obtuvo un apoyo general de las delegaciones. Además, se propuso y se convino en general en que, en la versión inglesa, las palabras “unless otherwise agreed”, que figuraban en el medio de la oración, se trasladaran al principio. La razón de este cambio es que, al leer el texto, se podría entender que la disponibilidad de las mercancías para el transporte no era algo sobre lo que las partes pudieran llegar a un acuerdo, y que podía haber casos en que el cargador y el porteador convinieran en transportar mercancías que no estuvieran listas para el transporte por falta de tiempo. En respuesta a las objeciones planteadas, se apoyó la opinión de que el traslado de las palabras al principio de la oración no daba a entender que las partes podían convenir en no atenerse a la obligación de embalar y estibar las mercancías de la forma más segura, dado que esas obligaciones estarían sujetas a otras disposiciones como, por ejemplo, a las relativas a las mercancías peligrosas. No obstante, se expresó la opinión contraria de que el cargador no debería poder desdecirse de las obligaciones que le imponía la primera oración del proyecto de artículo.

Segunda oración

111. Algunas delegaciones estimaron que la segunda oración podía suprimirse por completo, ya que era superflua y no añadía nada a lo ya dispuesto en la primera. Se consideró que, si se retenía su texto, sólo se introduciría ambigüedad en la disposición y se propiciarían problemas de interpretación del proyecto de artículo en su conjunto.

112. Se expresó un apoyo decidido al mantenimiento de la segunda oración en el texto, pues se estimaba que tenía por lo menos valor práctico al recordar al cargador la importancia del estibado y del afianzamiento de las mercancías para que resistan el transporte. Se señaló que iba en aumento la incidencia de los daños y lesiones ocasionados por cargas mal sujetas y afianzadas, por lo que era necesario subrayar la importancia de afianzar adecuadamente las mercancías para que resistan el transporte previsto.

113. No obstante la decisión del Grupo de Trabajo de retener esta oración en el texto, se señaló que la segunda oración era demasiado detallada y repetitiva y se sugirió que se simplificara y que sus aspectos esenciales se incorporaran a la primera oración. Algunas delegaciones apoyaron otra opinión conforme a la cual la segunda oración debería sustituirse por el texto enunciado en las notas 116 y 435 del documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

114. Se formuló una propuesta de redacción a tenor de la cual el cargador debería tener la libertad de desdecirse de la obligación que figura en la segunda oración y que dicha oración debería empezar también con las palabras “de no estipularse otra cosa en el contrato de transporte”. Se expresaron opiniones en sentido contrario, incluida la sugerencia de que la segunda oración empezara con las palabras “sin perjuicio de lo anterior”, a fin de indicar claramente su relación con la primera oración.

115. En otras sugerencias de redacción se propuso que la segunda oración pasara a ser un párrafo aparte, ya que, al traducirse a otros idiomas, las palabras “de no estipularse otra cosa en el contrato de transporte” regirían tanto la primera como la segunda frase. Se observó que las palabras “contenedor” y “remolque”, utilizadas en la segunda oración, podrían armonizarse con el texto empleado en otras partes del proyecto de convenio, como en el proyecto de artículo 64.3, que hacía referencia a “medios auxiliares de transporte”.

Sugerencias de redacción para todo el proyecto de artículo

116. Se sugirieron diversas enmiendas respecto de la totalidad del proyecto de artículo. Se apoyó la sugerencia de revisar el título del capítulo de forma que reflejara mejor su alcance indicando que regulaba las “obligaciones del cargador frente al porteador”. También se sugirió que el texto del proyecto de artículo propiamente dicho dejara claro frente a quién era responsable el cargador, particularmente habida cuenta de la posible amplitud de las disposiciones del capítulo 14 sobre los derechos de acción o procesales en el marco del proyecto de convenio.

117. Se apoyó en general la observación de que las palabras “transporte previsto”, que figuraban en ambas oraciones, habían de entenderse referidas a todos los tramos del transporte. A fin de aclarar esa idea, se sugirió que, en las dos oraciones, se antepusiera la expresión “todos los tramos del” a las palabras “transporte previsto”.

118. Se sugirió también emplear un lenguaje más sencillo y términos más simples como “carga” y “descarga” en ambas oraciones, en vez de enumerar las obligaciones del estibado y afianzamiento de las mercancías. Se consideró también que la enumeración de esos métodos podía inducir a error si uno de ellos no era empleado, y, como variante, se sugirió que se sustituyera la lista por la expresión “listas o preparadas para el transporte”. También se dijo que la lista provocaba redundancias y solapamientos de términos al traducirse a otros idiomas.

Utilización de la expresión “lesión corporal”

119. Se expresó la opinión de que la utilización de tal expresión en el proyecto de artículo resultaba inapropiada, pues podía entenderse que se ampliaba el ámbito de aplicación de la disposición más allá de lo dispuesto en el contrato de transporte entre el cargador y el porteador abarcando también a terceros. Se estimó que la expresión “lesión corporal” debería sustituirse por el término “pérdida”, a fin de transmitir la intención de que cuando, por ejemplo, las mercancías mal embaladas por un cargador causara una lesión corporal a un empleado del porteador, el porteador tendría derecho a solicitar indemnización al cargador por la pérdida sufrida al tener que indemnizar al empleado. También se expresó la opinión de que la palabra “pérdida” debería reemplazar a los dos términos “lesión corporal o daño”

en el proyecto de artículo. No obstante, según otra opinión, la disposición no debería establecer ninguna responsabilidad independiente del cargador por lesión corporal causada a un tercero, pero esa expresión debería volver a examinarse una vez que el Grupo de Trabajo hubiera estudiado el proyecto de artículo 31 sobre el fundamento de la responsabilidad del cargador. Otra sugerencia de redacción para limitar la aplicación de esta disposición a las partes en el contrato de transporte consistía en agregar, después de las palabras “lesión corporal o daño alguno”, la expresión “de los que sea responsable el porteador”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 28

120. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- El título del capítulo hiciera referencia a las obligaciones del cargador frente al porteador;
- El traslado, en la versión inglesa, de las palabras “unless otherwise agreed” al principio del párrafo fuera una de las modificaciones del texto de la primera oración que examinara la Secretaría, además de otras modificaciones que se han sugerido durante el debate;
- Se mantuviera en el texto la segunda oración pero que la Secretaría simplificara su enunciado, teniendo en cuenta el texto de las notas de pie de página 116 y 435 del documento A/CN.9/WG.III/WP.56, así como las observaciones y sugerencias formuladas durante el transcurso de los debates en el Grupo de Trabajo; y
- Se aclarara la utilización de la expresión “lesión corporal”, que tal vez podría ponerse entre corchetes como variante, y que la Secretaría volviera a estudiarla en un futuro proyecto en el contexto del examen del proyecto de artículo 31 por parte del Grupo de Trabajo.

Proyecto de artículo 29. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones

Debate general

121. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el proyecto de artículo 29 en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 124 a 129).

122. Se observó que esta disposición reflejaba el deber de cooperación entre las partes en el intercambio de la información necesaria para el cumplimiento del contrato de transporte. También se hizo referencia a este respecto al principio de buena fe en las relaciones contractuales. Se manifestaron opiniones diferentes sobre si el proyecto de artículo 29 tenía por objetivo definir el deber del porteador de prestar asistencia al cargador en el cumplimiento de la obligación que impone a este último el proyecto de artículo 30 de facilitar información, instrucciones y documentos al porteador, o en el cumplimiento de la obligación que impone al cargador el proyecto de artículo 28 de hacer entrega de las mercancías listas para su transporte. Se expresó apoyo a la opinión de que el propósito del proyecto de artículo 29 no era establecer una responsabilidad independiente del porteador si no facilitaba al cargador la información necesaria, sino más bien la de negar al

porteador la posibilidad de basarse en el hecho de no haber facilitado esa información como defensa frente a una demanda relativa a la carga.

123. Se manifestó apoyo a la opinión de que debía suprimirse el proyecto de artículo 29. Se sugirió que las obligaciones del porteador que en él figuraban estaban ya incluidas, al menos implícitamente, en el proyecto de capítulo 7 relativo a las obligaciones del porteador. También se expresó la opinión de que el proyecto de artículo 29 era demasiado amplio y demasiado subjetivo para añadir algo positivo a la obligación implícita ya existente del porteador. Se manifestó apoyo a la propuesta de sustituir el proyecto de artículo 29 por una disposición general sobre el deber de las partes de cooperar en el intercambio de información para facilitar el cumplimiento del contrato de transporte. Se propuso que, además de suprimirse el proyecto de artículo 29, se suprimiera también el proyecto de artículo 18, que establece la responsabilidad del porteador por pérdidas o daños causados por su incumplimiento del proyecto de artículo 29.

124. Sin embargo, también se sostuvo la opinión contraria de que se mantuviera el proyecto de artículo 29. Se manifestó apoyo a la opinión de que esta disposición podía ser particularmente importante en el transporte multimodal si el porteador no estaba obligado a elegir los modos de transporte antes del cumplimiento del contrato de transporte aunque esos modos pudieran influir en el cumplimiento por el cargador de la obligación que le impone el proyecto de artículo 28 de entregar las mercancías listas para su transporte. En respuesta a ello, se observó que el porteador puede no saber realmente de antemano cuáles modos de transporte utilizará. Como apoyo adicional al mantenimiento del proyecto de artículo 29, se indicó que era útil exponer explícitamente las obligaciones del porteador y que se podía considerar también que la disposición equilibraba las obligaciones de las partes con respecto a la obligación de facilitar información. A este propósito, se manifestó la opinión de que se debían suprimir los términos “que éste solicite” del proyecto de artículo 29 ya que el proyecto de artículo 30 no incluía ninguna precisión similar con respecto a la obligación del cargador de facilitar información.

125. Se sugirió que se aplazara la decisión del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 29 hasta que se debatiera el fundamento de la responsabilidad del cargador a que hace referencia el proyecto de artículo 31, con el fin de poder apreciar plenamente la interacción entre las dos disposiciones.

126. A título de sugerencias concretas sobre la redacción, se manifestó la opinión de que se suprimiera el adverbio entre corchetes “oportunamente”, lo mismo que la última oración del proyecto de artículo 29, también entre corchetes, puesto que, según se dijo, la obligación de facilitar oportunamente información e instrucciones exactas y completas estaba implícita en la obligación general que establecía el proyecto de artículo 29. Además, se sugirió que el mantenimiento de la última oración entre corchetes del proyecto de artículo 29, que exigía que la información y las instrucciones fueran exactas y completas, requeriría el empleo del mismo lenguaje en disposiciones similares que exigían que se facilitara información, por ejemplo, el proyecto de artículo 59. Se manifestó la opinión contraria de que se debía conservar el adverbio “oportunamente” y suprimirse los corchetes ya que, según se indicó, la obligación de la oportunidad era independiente y no estaba implícita en la obligación general de facilitar información.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 29

127. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se mantuviera el proyecto de artículo 29, pero se pusiera entre corchetes a la espera del debate por el Grupo de Trabajo del proyecto de artículo 31;
- Se considerara la posibilidad, al preparar una versión revisada del proyecto de artículo 29, de suprimir el texto actual y sustituirlo por una disposición más general centrada en la cooperación del cargador y el porteador en la aportación de información; y
- Se tuviera en cuenta el proyecto de artículo 18 en las revisiones que se hicieran del texto del proyecto de artículo 29.

Proyecto de artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos

Debate general

128. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el proyecto de artículo 30 en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 130 a 137).

129. Se observó que esta disposición se pensaba que tendría especial importancia por la práctica contemporánea de transporte que hace que el porteador pocas veces vea las mercancías que transporta, incluso aunque no estén en contenedores. En este contexto, se dijo que la transmisión de información fiable entre el cargador y el porteador tenía la máxima importancia para el cumplimiento correcto de un contrato de transporte, en particular si se trataba de mercancías peligrosas. Se dijo que aunque el apartado b) planteaba algunos problemas de redacción que exigían atención, se debía alentar al Grupo de Trabajo a que tuviera en cuenta en el curso de sus deliberaciones la importancia de las obligaciones que establecía esta disposición para el cargador. Como observación preliminar, se sugirió que la frase del párrafo introductorio “facilitar [oportunamente] al porteador toda la información, las instrucciones y los documentos [exactos y completos]” se debía abordar del mismo modo que el texto similar que se encontraba en el proyecto de artículo 29.

Criterios objetivos y subjetivos

130. Se indicó que la expresión “que puedan ser razonablemente necesarios para”, que figura en el párrafo introductorio del proyecto de artículo 30, introducían un criterio objetivo para estimar la necesidad de la información que debía ser facilitada por el cargador, mientras que las expresiones “pueda suponer razonablemente” y “pueda razonablemente suponer” que figuran en los apartados a) y c) del proyecto de artículo 30 establecían un criterio subjetivo para valorar la presunción del cargador de los conocimientos del porteador. Se sugirió que la presencia de ambos criterios podía ser fuente de cierta confusión. Además, se observó que si los apartados a) o c) quedaban finalmente sometidos a un mecanismo de responsabilidad basado en la existencia de una falta, según lo previsto en el proyecto de artículo 31, no habría necesidad de la expresión “suponer razonablemente”, y se podría suprimir.

Apartado b)

131. Se manifestó la opinión de que el texto actual del apartado b) del proyecto de artículo 30 era extremadamente amplio y podía dar origen a problemas en su aplicación, en particular a la vista de que podía someter al cargador al régimen de estricta responsabilidad previsto en el artículo 31. Un ejemplo de las dificultades que planteaba este artículo era, entre otros, la responsabilidad del cumplimiento de los diferentes requisitos aduaneros en caso de que cambiara el modo de transporte cuando la mercancía estuviera ya en ruta en un transporte multimodal.

132. Como respuesta, se indicó que los términos amplios en que estaba redactado el apartado b) del proyecto de artículo 30 reflejaban las dificultades que planteaba establecer una lista completa y detallada de todos los documentos necesarios para el transporte. Se sugirió que la aplicación a esta obligación de un régimen de responsabilidad basado en la existencia de una falta podía resolver diversos problemas que planteaba esta disposición y que el régimen de responsabilidad estricta se podía limitar a la infracción de normas imperativas.

Demora

133. Se observó que la inclusión en el proyecto de artículo 31 de una referencia entre corchetes a la demora como fundamento de la responsabilidad del cargador aumentaba las dificultades señaladas con respecto al proyecto de apartado b). Por ejemplo, si el cargador de un solo contenedor en un gran buque portacontenedores no presentaba un documento necesario para las autoridades aduaneras según lo previsto en dicho apartado, y por consiguiente se hacía responsable de la demora no sólo ante el porteador, sino también con respecto a todos los demás cargadores del buque, dicho cargador quedaría expuesto por ese solo descuido a unas indemnizaciones por pérdidas imprevisibles y potencialmente enormes. Se añadió que agravaba el problema el hecho de que actualmente el proyecto de convenio no establecía ningún límite para la responsabilidad del cargador. Este problema se debatió con mayor detalle al abordarse el proyecto de artículo 31 (véase el párrafo 147 *infra*).

Apartado c)

134. Se propuso que el apartado c) del proyecto de artículo 30 incluyera una referencia al apartado a) del párrafo 1) del proyecto de artículo 38 y por consiguiente incluyera en la lista de obligaciones de cuyo cumplimiento tiene una responsabilidad estricta el cargador, según el proyecto de artículo 31, la exactitud de la descripción de las mercancías. Sin embargo, se recordó al Grupo de Trabajo que en el artículo III.5 de las Reglas de La Haya-Visby sólo se hacía referencia a la exactitud de la descripción de las mercancías en el momento de la expedición, y que el proyecto de apartado c) tenía un alcance mucho más amplio y se aplicaría durante todo el tiempo que durara el viaje. Se advirtió de que, al igual que con el proyecto de apartado b), cuando el alcance de esta disposición se sumaba a la disposición sobre la posible responsabilidad estricta que establecía el proyecto de artículo 31, dicha disposición podía tener consecuencias potencialmente graves para el cargador. Se señaló que si se adoptaba la variante B del párrafo 2 del proyecto de artículo 31, la responsabilidad del cargador quedaría limitada a la información facilitada realmente por él mismo sobre las mercancías y que ello le liberaría de algunos de

los aspectos más onerosos del régimen de responsabilidad estricta previsto en la variante A.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 30

135. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- La frase del párrafo introductorio “facilitar [oportunamente] al porteador toda la información, las instrucciones y los documentos [exactos y completos]” se considerara del mismo modo que el texto similar del proyecto de artículo 29;
- Se pusiera entre corchetes el apartado b), a la espera de que el Grupo de Trabajo considerara el proyecto de artículo 31;
- Se tuviera en cuenta el documento A/CN.9/WG.III/WP.55, e instrumentos internacionales tales como el CMNI, además de las sugerencias de las delegaciones, al mejorar la redacción de este proyecto de artículo;
- Se tuvieran en cuenta los debates del Grupo de Trabajo con respecto al fundamento de la responsabilidad del cargador a que hace referencia el proyecto de artículo 31 al redactarse futuros proyectos de artículo 30; y
- Se ampliara el proyecto de artículo 38.1 a) la referencia al proyecto de artículo 38.1 b) y c) en el proyecto de artículo 30 c).

Proyecto de artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador

Debate general

136. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el proyecto de artículo 31, relativo al fundamento de la responsabilidad del cargador, en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 138 a 148). El texto del proyecto de artículo 31 considerado por el Grupo de Trabajo fue el que figura en los anexos I y II del documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

137. Hubo acuerdo en la observación general de que el proyecto de artículo 31 suscitaba una preocupación particular por la inclusión en un capítulo del proyecto de convenio de unas obligaciones del cargador más amplias que las previstas en los regímenes de transporte marítimo actuales. Se opinó que la introducción en esta disposición de un régimen de responsabilidad absoluta del cargador bastante amplio sin que se estableciera ningún derecho a limitar su responsabilidad era bastante problemática, así como la introducción de un concepto de presunción de existencia de una falta en el párrafo 1. Se mostró apoyo a la sugerencia de que el enfoque general del proyecto de artículo 31 debía ser más acorde con el del artículo 12 de las Reglas de Hamburgo, con algunos posibles ajustes.

Presunción de falta y carga de la prueba

138. Se manifestó preocupación por la inclusión en el proyecto de párrafo 1 del concepto de presunción de falta por parte del cargador. Se observó que la presunción de falta equivalía a una inversión de la carga de la prueba, para atribuirle al cargador, que no tenía paralelo en los regímenes de transporte marítimo vigentes. Por lo general, correspondía al porteador la carga de la prueba de que la pérdida o el daño fueron causados por el incumplimiento de una obligación o por una

negligencia del cargador, por ejemplo, no haber facilitado la información necesaria. Una vez que el porteador demostraba cuál había sido la causa de la pérdida o daño, correspondía al cargador demostrar que la pérdida o daño no se debía a una falta que hubiera cometido. Se consideró que este régimen general reflejaba el hecho de que el porteador normalmente está en mejores condiciones para establecer qué ocurrió durante el transporte, ya que está en posesión de las mercancías. Hubo apoyo general a la opinión de que debía conservarse el enfoque tradicional de la responsabilidad basada en la comisión de una falta previsto en el artículo 12 de las Reglas de Hamburgo y el artículo 4.3 de las Reglas de La Haya-Visby como régimen general, aceptándose la responsabilidad absoluta únicamente en determinadas situaciones que se verán más adelante.

139. Se expresó algún apoyo a la opinión alternativa de que el texto del párrafo 1 era adecuado y el enfoque adoptado en las Reglas de Hamburgo no era necesariamente equitativo con el porteador ya que la mayoría de los contenedores en el transporte moderno eran envasados por los cargadores, lo que hacía que fuera difícil para el porteador demostrar la causa de la pérdida. También se indicó que el artículo 12 de las Reglas de Hamburgo no atribuía la carga de la prueba y que el proyecto de artículo 31 simplemente hacía explícita la conclusión lógica a que llegaría un tribunal de que el cargador trataría de demostrar que no había cometido ninguna falta para defenderse frente a una demanda por pérdidas basada en el proyecto de artículo 28 y de apartado a) del artículo 30.

Frente a quién es responsable el cargador

140. Hubo acuerdo general en que el fundamento de la responsabilidad del cargador sólo debía tener efectos en el contexto de la relación contractual entre el porteador y el cargador, quizá abarcando también a las partes ejecutantes marítimas a las que pudiera atribuirse una relación contractual suficientemente próxima. Se sugirió que debía dejarse claro en el título y en el texto del artículo que esta disposición se limitaba a la responsabilidad del cargador frente al porteador y que el párrafo 3 del proyecto de artículo 31, referente a la responsabilidad frente al consignatario o la parte controladora, debía suprimirse y abordarse su contenido en otra parte del proyecto de convenio.

Pérdida, daño o lesión corporal

141. Se manifestó apoyo a la propuesta de que se suprimiera “lesión corporal” del párrafo 1 del proyecto de artículo 31, una vez más para aclarar que no se pretende crear la posibilidad de una demanda de terceros, como se analizó anteriormente con respecto a la inclusión de “lesión corporal” en el proyecto de artículo 28 (véanse *supra* los párrafos [...]). También se propuso que se suprimiera asimismo el “daño” y que sólo se hiciera referencia en el proyecto de párrafo 1 a la “pérdida”. La propuesta de supresión de “lesión corporal” recibió el apoyo del Grupo de Trabajo. Se secundó la sugerencia de que, no obstante esta supresión, el proyecto de convenio debía garantizar que si un porteador tenía que pagar por una demanda de resultados de una lesión corporal causada por la negligencia del cargador, debía poder reclamar una indemnización del cargador por la pérdida que había sufrido. Se indicó que ese efecto se podía lograr incluyendo en el proyecto de párrafo 1 una referencia a la “pérdida sufrida por el porteador”. Se recordó al Grupo de Trabajo que debía

tenerse cuidado al utilizar el término “pérdida” sin más precisiones, ya que podía incluir no sólo las pérdidas físicas sino también las pérdidas indirectas.

142. Se observó que el artículo 12 de las Reglas de Hamburgo incluía en la responsabilidad del cargador los daños sufridos por el buque. Se planteó la cuestión de si debían incluirse también en el proyecto de artículo 31 los daños ocasionados al buque y se manifestó la opinión de que las “pérdidas” incluían los daños al buque. Se observó que en esos casos la responsabilidad del cargador podía resultar muy amplia.

Demora

143. Recibió apoyo la opinión de que la “demora” era particularmente problemática como fundamento de la responsabilidad del cargador, ya que podía exponer a éste a una responsabilidad enorme y potencialmente inasegurable. Por ejemplo, un cargador que no hubiera entregado un documento aduanero necesario podía provocar que el buque se retrasara, lo que podía hacerle responsable no sólo de las pérdidas abonables al porteador, que podían incluir unos daños indirectos enormes, sino también de las pérdidas sufridas por todos los demás cargadores que tuvieran contenedores en el buque. En consecuencia, se propuso que se suprimiera del proyecto de texto la responsabilidad del cargador por “demora”. También se observó que si se mantenía la “demora” en el texto, se debía incluir una limitación razonable de la responsabilidad del cargador.

144. También se expresó una opinión contraria a la supresión de la “demora”. Se afirmó que la responsabilidad del cargador y el porteador por la demora era un aspecto importante del proyecto de convenio. Se observó que la supresión de la “demora” ponía en cuestión la justificación de que se creara una responsabilidad absoluta por presentar una información incorrecta, ya que la causa más común de las demoras era la presentación de una información inexacta.

145. Se manifestó algún apoyo a la opinión de que la demora, aunque fuera problemática, no se debía descartar demasiado a la ligera como fundamento de responsabilidad y se sugirió que podía considerarse un fundamento distinto de responsabilidad, ya fuera causada por el cargador o por el porteador. Se observó que las pérdidas debidas a la demora no sólo podían ser enormes, como antes se indicó, sino que podían tener múltiples causas.

146. Se recordó al Grupo de Trabajo que el fundamento de la responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio incluía también la “demora” y se propuso que si se suprimía la demora como fundamento de la responsabilidad del cargador se introdujera el cambio correspondiente en la responsabilidad del porteador. Se explicó que no se trataba simplemente de equilibrar los derechos y obligaciones generales del cargador y porteador en el proyecto de convenio sino que no sería equitativo considerar responsable al porteador por un retraso del que podía no ser responsable y por el que no podía demandar una indemnización al cargador responsable. Se apoyó a esta opinión.

Limitación de la responsabilidad

147. Recibió cierto apoyo la propuesta de que se estableciera un límite a la responsabilidad del cargador si se conservaba la “demora” como fundamento de la responsabilidad de éste en el proyecto de artículo 31, a la vista de que dicha

responsabilidad podía resultar amplia y potencialmente inasegurable. Se sugirió también que esa limitación de la responsabilidad del cargador por pérdidas indirectas debía establecerse en cualquier caso, ya que, por ejemplo, se podía declarar responsable al cargador de daños amplios, pero probablemente asegurables, causados al buque. Sin embargo, también se expusieron las dificultades que planteaba establecer un medio razonable para determinar esa limitación de la responsabilidad. Hubo acuerdo general en que tal limitación debía tener un nivel suficientemente alto, de manera que constituyera un incentivo lo bastante fuerte para que el cargador facilitara información exacta al porteador, pero que debía ser previsible y lo bastante bajo como para que la responsabilidad potencial fuera asegurable. Se indicó que los términos utilizados en la variante B del párrafo 2 del artículo 31, a saber, “el cargador deberá indemnizar al porteador de”, o una referencia al valor de las mercancías del cargador, podían ser unos puntos de partida útiles para seguir debatiendo la cuestión.

Responsabilidad absoluta

148. El Grupo de Trabajo consideró a continuación qué obligaciones del cargador debían ser sometidas a un régimen de responsabilidad absoluta como el previsto en el párrafo 2 del proyecto de artículo 31. Hubo un apoyo general a la opinión de que el cargador debía ser considerado responsable absolutamente de la exactitud de la información que hubiera facilitado al porteador de conformidad con el apartado c) del artículo 30, salvo que la inexactitud fuera causada por el porteador. También se propuso que se creara una disposición distinta para tal obligación de responsabilidad absoluta, de acuerdo con las líneas generales del trato especial establecido para las mercancías peligrosas en el proyecto de artículo 33. Se manifestó apoyo a la creación de tal disposición distinta, pues se indicó que aclararía la estructura del capítulo y permitiría la supresión de los proyectos de apartado c) del artículo 30 y de párrafo 2 del artículo 31. Además, se manifestó cierto apoyo a la opinión de que la responsabilidad absoluta se debía limitar a la exactitud de la información efectivamente facilitada por el cargador para su inclusión en los documentos de transporte. También se observó que la responsabilidad absoluta no debía abarcar los errores de juicio del cargador sobre la necesidad de la información exigida y que la inclusión del apartado b) del proyecto de artículo 30 en el régimen de responsabilidad absoluta dependería de los textos resultantes de su reformulación.

149. Hubo apoyo a la opinión de que si se creaban unas disposiciones distintas para la responsabilidad del cargador basada en la existencia de una falta y para la basada en la responsabilidad absoluta, habría menos necesidad de una disposición similar al proyecto de artículo 29, y que el Grupo de Trabajo podía considerar su supresión. Sin embargo, también se manifestó la opinión de que quizá fuera preferible, no obstante, incluir una obligación expresa del porteador de facilitar al cargador la información necesaria sobre el viaje previsto con el fin de permitir a éste cumplir las obligaciones que establecía el proyecto de artículo 28.

150. También se sugirió que además de las obligaciones relativas a facilitar una información exacta al porteador y respecto de las mercancías peligrosas, había una tercera categoría de obligaciones para la que se debía establecer una responsabilidad absoluta del cargador. Se indicó que esa tercera categoría se relacionaba con la seguridad y debía abarcar las mercancías que estuvieran prohibidas debido a su relación potencial con armas de destrucción en masa o usos similares. Se dijo que en

estas situaciones el porteador podía ser objeto de reclamaciones importantes por pérdidas, y de sanciones, debido a incumplimientos del cargador y que la responsabilidad de éste en tales circunstancias debía ser absoluta. Se expresó cierto interés por esta propuesta pero también se expuso la opinión contraria de que no se debía someter a una responsabilidad absoluta el transporte de mercancías extremadamente peligrosas, militares o similares.

Párrafo 3 del proyecto de artículo 31

151. Se propuso mantener el texto del proyecto de párrafo 3 pero añadir lo siguiente al final de la última oración: “en la medida en que cada uno de ellos sea responsable de tal pérdida o daño. Si no se puede atribuir individualmente el alcance del incumplimiento, cada parte será responsable de la mitad de la pérdida o daño”. Sin embargo, se mostró un firme apoyo a la opinión de que se suprimiera el párrafo 3 a la vista de la coincidencia del Grupo de Trabajo en que el proyecto de artículo 31 debía centrarse en la relación contractual entre el cargador y el porteador y en que debía incluirse en otra parte del proyecto de convenio un proyecto de artículo sobre las causas concurrentes que tratara de la distribución de la responsabilidad entre el porteador y el cargador en los casos en que la pérdida se hubiera debido a la combinación de varias causas.

Sugerencias generales sobre la redacción

152. En cuanto a la preparación de un texto revisado que sustituyera el proyecto de artículo 31, se propuso que se añadiera una referencia a los textos que aparecían en el párrafo 26 del documento A/CN.9/WG.III/WP.55 y al párrafo 1 del proyecto de artículo 31 y la variante B del párrafo 2 del documento A/CN.9/WG.III/WP.56, además del enfoque del artículo 12 de las Reglas de Hamburgo y, en general, el artículo 4.3 de las Reglas de La Haya-Visby. También se hicieron sugerencias más concretas, como la de suprimir la referencia a la “oportunidad” e “integridad” en la variante B del párrafo 2 con el fin de hacer esta disposición más acorde con el enfoque adoptado en las Reglas de La Haya-Visby y de Hamburgo. También se hizo la siguiente propuesta de redacción para corregir alguno de los problemas que planteaba el primer párrafo. El texto propuesto era el siguiente: “El cargador será responsable de toda pérdida o daño imputable al incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo a lo dispuesto en el artículo 28 y el apartado a) del artículo 30 salvo ...”, para incluir a continuación el resto del proyecto de párrafo 1 que sigue a dicho término “salvo”. Sin embargo, se sugirió que este texto podría seguir manteniendo la inversión de la carga de la prueba para atribuirla al cargador.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 31

153. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se ajustara el título y el texto del proyecto de artículo 31 para reflejar que hacía referencia a las relaciones propias del contrato de transporte;
- Se adoptara un régimen basado en la existencia de una falta como régimen general del fundamento de la responsabilidad del cargador por el incumplimiento de las obligaciones que le imponen los proyectos de artículo 28 y 30;

- La responsabilidad absoluta fuera el fundamento de la responsabilidad de los cargadores con respecto a las mercancías peligrosas a que hace referencia el proyecto de artículo 33 (véase *infra*) y por facilitar una información inexacta en lo que respecta a lo dispuesto en el apartado c) del artículo 30;
- Se tuvieran en cuenta en la nueva formulación del proyecto de artículo 31 los textos del documento A/CN.9/WG.III/WP.56 y del párrafo 26 del documento A/CN.9/WG.III/WP.55, así como el régimen de las Reglas de Hamburgo y las opiniones del Grupo de Trabajo que antes se han recogido;
- Se suprimiera la expresión “lesión corporal” de la nueva formulación del párrafo 1 del proyecto de artículo 31;
- Se tuvieran en cuenta, al preparar la nueva formulación del proyecto de artículo 31, las opiniones expuestas sobre la supresión de la demora como fundamento de la responsabilidad tanto del cargador como del porteador y la posibilidad de establecer una limitación para la responsabilidad del cargador; y
- Se tuviera en cuenta, al reformular el proyecto de artículo 31, el debate del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 29 y se hicieran los ajustes necesarios para mantener la coherencia, inclusive la posible supresión o revisión del proyecto de artículo 29.

Proyecto de artículo 32. Falsedad en lo declarado por el cargador

Debate general

154. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el proyecto de artículo 32 había sido en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 149 a 153).

155. Se indicó que el proyecto de artículo 32 referente a la falsedad intencionada y fundamental del cargador con respecto a la naturaleza o al valor de las mercancías se inspiraba en el artículo 4 5) h) de las Reglas de La Haya-Visby. Se observó que se consideraba que la disposición era problemática, ya que no se exigía ninguna relación de causalidad entre la falsedad del cargador y la pérdida, daño o demora. Además, se consideraba que la obligación que establecía este proyecto de disposición estaba ya suficientemente regulada por el proyecto de artículo 17 referente a la responsabilidad del porteador. Se manifestó la opinión contraria de que el párrafo 3 del proyecto de artículo 17 se refería a los casos en que hubiera actos de omisión, y no falsedades fundamentales y de que el proyecto de artículo 32 era útil a este respecto.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 32

156. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se suprimiera del proyecto de convenio el proyecto de artículo 32.

Proyecto de artículo 33. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas

Debate general

157. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el proyecto de artículo 29 había sido en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 138 a 148).

Párrafo 1

Definición de mercancías peligrosas

158. Se manifestó apoyo a la opinión de que, si bien en los instrumentos de transporte marítimo existentes no figuraba ninguna definición de mercancías peligrosas, la definición general enunciada en el proyecto de párrafo 1 era un punto de partida adecuado para las deliberaciones. Se expresó también la opinión de que la definición debía remitirse, en cambio, a otros instrumentos internacionales existentes que se referían a las mercancías peligrosas, como el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) o el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP). Se observó que el problema que planteaba vincular la definición de mercancías peligrosas con otros instrumentos, como los indicados, era que esas definiciones se habían elaborado para atender a fines de interés público, eran extremadamente técnicas y se corría el riesgo de que rápidamente resultaran obsoletas. Se sugirió que la definición de mercancías peligrosas aclararse también si las cargas ilegales, como las de contrabando, entrarían en esa categoría.

“o pueda convertirse en” y “o pueda razonablemente llegar a constituir”

159. Se sugirió que el párrafo 1 del proyecto de artículo 33 no regulaba adecuadamente el caso de las mercancías que eran seguras en el momento de la carga pero que ulteriormente adquirirían propiedades peligrosas y se sugirió que se añadieran las palabras “o pueda convertirse en” antes de “o pueda razonablemente llegar a constituir”, a fin de prever tales casos. Sin embargo, se manifestó preocupación con respecto a la forma en que esta adición podía influir en las obligaciones de marcado, etiquetado e información del cargador que establecían los proyectos de párrafos 2 y 3. Además, no se apoyó una propuesta de que se suprimieran las palabras “o pueda razonablemente llegar a constituir”, ya que parecían ser útiles para la definición general.

“un peligro para el medio ambiente que sea inaceptable o contrario a la normativa legal aplicable”

160. Se apoyó la propuesta de que se suprimieran las palabras “que sea inaceptable o contrario a la normativa legal aplicable” del párrafo 1 del proyecto de artículo 33, ya que no añadían ningún contenido a las palabras “peligro para el medio ambiente”. También se observó que debían introducirse los mismos cambios en el texto similar de la variante A del proyecto de artículo 15.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del proyecto de artículo 33

161. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se insertaran las palabras “o pueda convertirse” entre corchetes antes de las palabras “o pueda razonablemente llegar a constituir”, a fin de que el Grupo de Trabajo las estudiara ulteriormente; y
- Se suprimieran las palabras “que sea inaceptable o contrario a la normativa legal aplicable”.

Párrafo 2

162. Se indicó que el párrafo 2 del proyecto de artículo 33 establecía la responsabilidad absoluta del cargador en caso de incumplimiento de su obligación de marcar o de etiquetar las mercancías peligrosas de conformidad con las reglas, reglamentos u otros requisitos de las autoridades aplicables durante cualquier fase del transporte previsto de las mercancías. Se manifestó la opinión de que, dada la onerosa carga que representaba la responsabilidad absoluta, debería precisarse más esta disposición para que abarcara únicamente los casos en que el cargador incumpliera los reglamentos de marcado o etiquetado de cumplimiento obligatorio. También se propuso que se añadiera el embalaje a las obligaciones del cargador a que hacía referencia este proyecto de párrafo. Además, se sugirió que el párrafo 2 del proyecto de artículo 33 no impusiera al cargador una responsabilidad absoluta si el porteador conocía la naturaleza peligrosa de las mercancías. Se apoyó la propuesta de que se insertaran en el párrafo 2 del proyecto de artículo 33 palabras inspiradas en el párrafo 3 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo para hacer referencia al desconocimiento por parte del porteador.

El transporte previsto

163. Se indicó además que, al igual que en el caso de los proyectos de artículo 28 y 29 (véase el párrafo 124 *supra*), la disposición podía imponer una carga excesiva al cargador, que podría no conocer el itinerario que seguirían efectivamente las mercancías, y podría tener dificultades para conocer todas las disposiciones pertinentes, en particular los “requisitos de las autoridades”, que podrían no ser de público conocimiento. Se sugirió que quizá fuera aconsejable exigir al porteador que facilitara al cargador la información necesaria a fin de permitir a éste el cumplimiento de las obligaciones que establecía el párrafo 2.

Propuestas de modificación del texto

164. Se expresó la opinión de que el párrafo 1 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo podría ofrecer una variante para este proyecto de disposición, pero se expusieron algunas dudas con respecto a si el texto era adecuado en las circunstancias modernas del transporte de mercancías peligrosas.

165. Se apoyó la sugerencia de que se suprimiera la referencia a la parte ejecutante, dado que el Grupo de Trabajo estaba de acuerdo en que el capítulo 8 del proyecto de convenio debía centrarse en la relación contractual entre el cargador y el porteador. Se apoyó también la propuesta de que se armonizaran las referencias a la “demora” y la “pérdida” del proyecto de párrafo 2 con la modificación de la misma frase en el proyecto de artículo 31. Se sugirió que las palabras “directos o indirectos” podían obstaculizar las normas de causalidad y se deberían suprimir. Esta propuesta fue apoyada.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 2 del proyecto de artículo 33

166. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se eliminara la referencia a las partes ejecutantes en esta disposición;
- Se suprimieran las palabras “directos o indirectos”;
- Se revisara la disposición para tratar la “demora” y la “pérdida” de forma coherente con el párrafo 2 del proyecto de artículo 33 y al proyecto de artículo 31; y
- Se estudiara la posibilidad de agregar una referencia al desconocimiento, por parte del porteador, de la naturaleza peligrosa de las mercancías.

Párrafo 3

Responsabilidad absoluta de informar al porteador

167. Se señaló que el párrafo 3 del proyecto de artículo 33 establecía un régimen de responsabilidad absoluta respecto de la obligación del cargador de informar al porteador de la naturaleza o carácter peligroso de las mercancías oportunamente y antes de ser entregadas al porteador. Con respecto al proyecto de párrafo 2, se sugirió que, habida cuenta del carácter riguroso de las normas sobre responsabilidad absoluta, la obligación se limitara al incumplimiento del cargador de las reglamentaciones imperativas.

“dicha remesa”

168. Se indicó que la obligación del cargador establecida en el párrafo 3 del proyecto de artículo 33 era análoga a la enunciada en el apartado a) del párrafo 2 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo. Se sugirió que se sustituyera la expresión “dicha remesa” por la expresión “tal incumplimiento de la obligación de dar información”, dado que se pensaba que el concepto de responsabilidad absoluta sería demasiado amplio si estuviera vinculado a todas las pérdidas relacionadas con la remesa y no se limitara a las imputables únicamente al incumplimiento de la obligación de dar información. No obstante, se aclaró que en las Reglas de Hamburgo figuraba un texto análogo y se consideró que la posibilidad de que la responsabilidad del cargador se hiciera extensiva a todos los daños relacionados con la remesa reflejaría de manera adecuada el carácter grave de esta obligación. En respuesta a esa sugerencia se señaló que el régimen de responsabilidad absoluta aplicable al cargador por no proporcionar información ya le daba un incentivo adecuado para cumplir y que el proyecto de convenio no debería contener reglas de penalización. Se sugirió que una posible solución de avenencia sería exigir que hubiera un vínculo de causalidad entre las mercancías peligrosas y la pérdida.

Modificaciones propuestas

169. Como observación general, se sugirió que se suprimieran las referencias a la parte ejecutante y las palabras “directos o indirectos”, por las mismas razones indicadas anteriormente en relación con el párrafo 2 del proyecto de artículo 33. Además, se sugirió que las palabras “demora” y “pérdida” se modificaran de la misma forma, ajustándolas a los términos del párrafo 2 y del proyecto de artículo 31.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 3 del proyecto de artículo 33

170. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se suprimieran del párrafo 2 las palabras “directos o indirectos”;
- Se revisara la disposición ajustando los términos “demora” y “pérdida” al texto de los párrafos 2 y 3 del proyecto de artículo 33 y del proyecto de artículo 31;
- Se colocaran entre corchetes las palabras “dicha remesa”, para que las examinara ulteriormente el Grupo de Trabajo;
- Se agregaran entre corchetes, después de las palabras “dicha remesa”, las palabras “tal incumplimiento de la obligación de dar información”, para que se examinaran ulteriormente en el Grupo de Trabajo.

Proyecto de artículo 34. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador*Debate general*

171. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el proyecto de artículo 34 había sido en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párr. 154 a 158).

172. Se indicó que el proyecto de artículo 34 tenía la finalidad de regular la situación del vendedor FOB que figurara como cargador en el título de transporte, y la asunción por ese cargador documental de los derechos y obligaciones del cargador contractual en virtud de la aceptación o recepción del título de transporte. Se apoyó la opinión de que debería requerirse al cargador documental que aceptara esa identidad antes de poder ser considerado responsable como tal, y se sugirió que se mantuviera el término “acepta” y que se suprimieran los corchetes y otros verbos o expresiones posibles, dado que el verbo “aceptar” era el que mejor daba la idea de lo requerido. También se sugirió que, después de la palabra “acepta”, se insertara “que su nombre figure en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte como cargador”, a fin de limitar el ámbito de interpretación del proyecto de disposición. Esta sugerencia también recibió apoyo, si bien se objetó que un requisito de aceptación por parte del cargador documental podía generar abusos en situaciones en que una parte tratara de eludir su responsabilidad negándose a aceptar el documento.

173. Se sugirió también que la aplicación del proyecto de artículo 34 se limitara a los casos en que el porteador desconociera la identidad del cargador contractual. No obstante, se expresaron dudas sobre la frecuencia en que podría darse tal caso en la práctica, y se observó que, conforme al párrafo b) del proyecto del artículo 37, el cargador contractual debía dar instrucciones para incluir a otra persona que no fuera el propio cargador contractual en el título de transporte.

174. Se apoyó la sugerencia de que en el proyecto de artículo 34 se indicara claramente que la disposición no eximía al cargador contractual de sus obligaciones, enunciadas en el párrafo 2 del proyecto del artículo 34, que figura en el párrafo 35 del documento A/CN.9/WG.III/WP.55. También se apoyó la propuesta de que se insertaran las palabras que figuraban entre corchetes en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 (“quedara sujeta a las responsabilidades y obligaciones”) y que se suprimieran los corchetes. Hubo acuerdo en que el texto que figuraba en el

documento A/CN.9/WG.III/WP.55 reflejaba esas enmiendas y debería incluirse en el proyecto de convenio.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto del artículo 34

175. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se insertara en el proyecto de convenio el texto del proyecto de artículo 34 que figuraba en el párrafo 35 del documento A/CN.9/WG.III/WP.55;
- Se sustituyera la frase “recibe el título de transporte o el documento electrónico de transporte”, que figura en el párrafo 1 del proyecto de artículo 34, en el documento A/CN.9/WG.III/WP.55 por las palabras “acepta que su nombre figure en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte como cargador”.

Proyecto de artículo 35. Responsabilidad subsidiaria del cargador

Debate general

176. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el proyecto de artículo 35 había sido en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 159 a 161).

177. Se recordó que el proyecto de artículo 35 tenía la finalidad de duplicar, con respecto al cargador, las disposiciones del proyecto de artículo 19 relativas a la responsabilidad del porteador por sus agentes, y sus empleados en general. No obstante, se expresó la opinión de que esta disposición podía causar problemas de interpretación en diversas disposiciones del proyecto de convenio, por ejemplo, en el proyecto de artículo 17.3 i), en que se hacía referencia al cargador o cualquiera de las personas mencionadas en el artículo 35, la parte controladora o el consignatario. Se observó que cabría deducir de este enunciado que los empleados y agentes del cargador estaban también incluidos, pero no los empleados ni los agentes de la parte controladora o del consignatario. A diferencia del proyecto del artículo 35, el proyecto de artículo 19, relativo a los empleados y agentes del porteador, era una disposición fundamental del proyecto de convenio y no planteaba los mismos problemas de interpretación, dado que no solía hacerse referencia al porteador en la misma frase haciéndolo figurar como “otras partes”, con lo cual no se causaba confusión. Dada esa dificultad, se sugirió que se suprimiera el proyecto de artículo 35.

178. No obstante, muchas delegaciones se declararon partidarias de que se incluyera en el proyecto de convenio una disposición como el proyecto de artículo 35, a pesar de las posibles dificultades de interpretación, habida cuenta de su utilización actual en el proyecto de instrumento. Se observó además que si se planteaba la posibilidad de incluir en el proyecto de instrumento una disposición sobre la limitación de la responsabilidad del cargador, una disposición como el proyecto de artículo 35 sería importante que abarcara a los agentes y a todos los tipos de empleados que se beneficiarían de esa limitación de la responsabilidad. Se apoyó la propuesta de insertar en el proyecto de convenio la variante enunciada en el párrafo 41 del documento A/CN.9/WG.III/WP.55, puesto que expresaba con mayor claridad los mismos principios que el texto del documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

179. Se opinó que, en la versión inglesa del párrafo 2 del proyecto de artículo 35, que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.55, las palabras “on the carrier’s side” eran innecesarias, pues en el proyecto de convenio se definía la “parte ejecutante” como la persona que actuaba en nombre del porteador. Se observó además que el proyecto de artículo 35 podría requerir un examen más detenido teniendo en cuenta el párrafo 2 del proyecto de artículo 14, donde conforme a las cláusulas de “franco de carga y descarga (y estibado)”, (FIO(S)) el porteador subcontractaba algunas de sus obligaciones al cargador y no debería ser responsable de las acciones de los empleados o agentes del cargador que llevaran a cabo esas obligaciones.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 35

180. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se insertara en el proyecto de convenio el texto del proyecto de artículo 35 que figura en el párrafo 41 del documento A/CN.9/WG.III/WP.55;
- Se pidiera a la Secretaría que verificara y armonizara las referencias al proyecto de artículo 35 en otros artículos del proyecto de convenio;
- Se revisara el título del artículo para asegurar la uniformidad entre los diversos idiomas.

Proyecto de artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador

Debate general

181. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el proyecto de artículo 36 había sido en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 162 a 164), cuando se decidió suprimir el proyecto de capítulo 9 del proyecto de convenio relativo al flete pero mantener en el texto el proyecto de artículo 36 para seguir examinándolo.

182. Se expresó apoyo al proyecto de artículo 36, en virtud del cual podrían perder validez las cláusulas de extinción según las cuales la responsabilidad del cargador se extinguiría al producirse un determinado hecho. Se indicó también que el proyecto de artículo 36 guardaba relación con el párrafo 2 del proyecto de artículo 94 del proyecto de convenio, que anulaba toda disposición que excluyera o limitara las obligaciones del cargador, y que toda decisión relativa al párrafo 2 del proyecto de artículo 94 afectaría a las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 36. No obstante, se expresó también la opinión de que el proyecto de artículo 36, a pesar de esta relación, se diferenciaba del párrafo 2 del proyecto de artículo 94, al menos en la medida en que el proyecto de artículo 36 se refería al pago del flete.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 36

183. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se suprimieran los corchetes del proyecto de artículo 36 y se mantuviera su texto en el proyecto de convenio; y
- Se reconsiderara el proyecto de artículo 36 teniendo en cuenta la decisión adoptada con respecto al párrafo 2 del proyecto de artículo 94.

Proyecto de artículo 18. Responsabilidad del porteador por no haber facilitado información e instrucciones

Debate general

184. El Grupo de Trabajo pasó a examinar el proyecto de artículo 18, que estaba estrechamente relacionado con las obligaciones del cargador y, en particular, con el proyecto de artículo 29. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el proyecto de artículo 18 había sido en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 138 a 148).

185. Muchas delegaciones se declararon partidarias de suprimir el proyecto de artículo 18, independientemente de lo dispuesto en el proyecto de artículo 29. Se indicó que el proyecto de artículo 18 podía crear confusión sobre si con él se pretendía o no crear una nueva causa de acción, además del proyecto de artículo 17, y también por su interacción con el párrafo 4 del proyecto de artículo 17 sobre las causas concurrentes de responsabilidad. Se indicó además que, como al proyecto de artículo 29 se aplicaba un régimen de la responsabilidad basado en la existencia de una falta, y un incumplimiento de una obligación que causara una pérdida, un daño o una demora estaría cubierto por el proyecto de artículo 17 del proyecto de convenio, el proyecto de artículo 18 se consideraba superfluo.

186. No obstante, se expresó la opinión contraria de que debería mantenerse el proyecto de artículo 18 a fin de salvaguardar el equilibrio contractual entre las partes en el contrato de transporte. Algunas delegaciones expresaron el deseo de aplazar el examen del proyecto de artículo 18 hasta un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo para poder realizar consultas.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 18

187. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se colocara el proyecto de artículo 18 entre corchetes para su eliminación definitiva en su próximo período de sesiones, en espera de las instrucciones de algunas delegaciones; en cualquier caso, no se reanudaría el debate sobre esa cuestión.

Entrega de las mercancías — Capítulo 10, con inclusión del Período de responsabilidad del porteador (proyecto de artículo 11) y del párrafo 2 del proyecto de artículo 14

Debate general

188. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el proyecto de capítulo 10 en su 11º período de sesiones (véase A/CN.9/526, párrs. 62 a 99), y que había examinado por última vez el período de responsabilidad del porteador y el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 en su noveno período de sesiones (véase A/CN.9/510, párrs. 39, 40 y 43).

189. El Grupo de Trabajo fue informado de que el documento A/CN.9/WG.III/WP.57 se había preparado con el fin de facilitar sus deliberaciones sobre la entrega de las mercancías, el período de responsabilidad del porteador y algunas cuestiones que planteaba el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 con respecto al período de

responsabilidad. Sobre la base de ese documento se habían mantenido consultas informales en relación con estas cuestiones.

Proyecto de artículo 11. Período de responsabilidad del porteador

Debate general

190. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el período de responsabilidad del porteador y el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 acerca de las cláusulas FIO(S) en su noveno período de sesiones (véase A/CN.9/510, párrs. 39, 40 y 43). El Grupo de Trabajo examinó el texto de esas disposiciones tal y como figuraban en los anexos I y II de A/CN.9/WG.III/WP.56.

191. El Grupo de Trabajo fue informado de que, en la mayoría de las respuestas al cuestionario oficioso del documento A/CN.9/WG.III/WP.57 se aprobaba el enfoque general adoptado en los párrafos 1, 2 y 4 del proyecto de artículo 11.

Párrafo 1 del proyecto de artículo 11

192. Se manifestó satisfacción general con el texto y el enfoque adoptado en el párrafo 1 del proyecto de artículo 11. Como comentario general se observó que debía ponerse atención para que se utilizara una terminología coherente en todo el proyecto de convenio, en particular respecto de términos tales como “lugar de entrega”, “el momento y el lugar de entrega”, “lugar de recepción”, y similares. Se propuso suprimir los últimos términos, “al consignatario”, por ser innecesarios y poder crear confusión, pues la entrega a veces la realizaba el porteador entregando las mercancías a una autoridad, como la autoridad portuaria, y no al consignatario. Hubo algún apoyo a esta propuesta. Sin embargo, también se expresaron opiniones contrarias según las cuales la supresión de esos términos podía ser problemática, ya que en el proyecto de artículo 13 se establecía que la entrega al consignatario era una obligación fundamental del porteador y se sugirió que se incluyeran en los párrafos 3 y 5 del proyecto de artículo 11 los casos especiales, como la entrega a las autoridades o a personas distintas del consignatario. Se apoyó la propuesta de que se mantuviera sin cambios el texto del proyecto de párrafo 1 y de que se consideraran las preocupaciones suscitadas con respecto a qué partes distintas del consignatario podía hacer la entrega el porteador al examinarse el proyecto de párrafo 5.

193. Se observó que el proyecto de artículo 46, referente al deber del porteador de guardar con cuidado las mercancías dejadas bajo su custodia, se podía considerar relacionado con el proyecto de párrafo 1 y se planteó la cuestión de si se debía condicionar el párrafo 1 a los proyectos de artículo 12 y 46. En respuesta, se manifestó la opinión de que el proyecto de convenio estaba estructurado de forma tal que el proyecto de artículo 11 hacía referencia al período de responsabilidad del porteador de conformidad con el contrato de transporte. En cambio, se observó que el proyecto de artículo 46 trataba del período anterior al momento en que el porteador podía hacer la entrega pero se centraba en un período en el que el porteador ya no tenía ninguna responsabilidad derivada del contrato de transporte. Se propuso que se dejara más clara esta diferencia y que se debatiera más a fondo cuando el Grupo de Trabajo considerara el proyecto de artículo 46.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del proyecto de artículo 11

194. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se mantuviera el texto del párrafo 1 del proyecto de artículo 11, pero que se adoptara la decisión de suprimir o no la expresión “al consignatario” únicamente después de que el Grupo de Trabajo hubiera examinado el párrafo 5 del proyecto de artículo 11.

Párrafo 2 del proyecto de artículo 11

195. El Grupo de Trabajo expresó su satisfacción general con el párrafo 2 del proyecto de artículo 11. Se sugirió que se podían hacer algunos cambios menores de redacción para aumentar la claridad del párrafo, como la inclusión de los términos “por el porteador” después de “el momento y el lugar de recepción de las mercancías”, en la segunda oración.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de párrafo 2 del artículo 11

196. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se mantuviera el texto del párrafo 2 del proyecto de artículo 11, pero que la Secretaría considerara la posibilidad de hacer cambios de redacción concretos para aumentar la claridad del párrafo.

Párrafo 4 del proyecto de artículo 11

197. Se observó que, si bien los párrafos 2 y 4 del proyecto de artículo 11 contenían normas supletorias para identificar el momento y el lugar de la recepción y la entrega, respectivamente, las segundas oraciones de esos párrafos diferían. Mientras que la segunda oración del párrafo 2 del proyecto de artículo 11 hacía referencia a un momento concreto en que se producía la recepción de las mercancías, se observó que en la segunda oración del proyecto de párrafo 4 no se establecía un momento igualmente preciso para la entrega de las mercancías. Se manifestó algún apoyo a la opinión de que se debía incluir en el párrafo 4 un texto que hiciera tan preciso el momento de la entrega como lo era el momento de la recepción en el párrafo 2.

198. También se observó que los proyectos de párrafo 2 y 4 diferían, puesto que el proyecto de párrafo 4 no hacía referencia a un lugar identificable. Se hizo la propuesta de que el proyecto de párrafo 4 se refiriera al lugar de la descarga como lugar razonable. Hubo algún apoyo a esta propuesta, pero se planteó la duda de cómo se decidiría cuándo y dónde fueron entregadas las mercancías si éstas fueron descargadas en un lugar no razonable, o si esta decisión debía dejarse a los tribunales. También se señaló que, si se aprobaban las sugerencias, no se aplicaría ninguna norma supletoria respecto del momento y el lugar de la recepción cuando las mercancías fueran entregadas en un lugar razonable.

199. A modo de explicación de las diferencias entre los proyectos de párrafos 2 y 4 se observó que en el transporte de puerto a puerto pocas veces las mercancías se entregaban todas al mismo tiempo y que normalmente transcurría algún tiempo entre la entrega efectiva de las mercancías al porteador y su carga. Se manifestó la opinión de que en tales circunstancias era razonable esperar que este período formara parte del período de responsabilidad del porteador. También se explicó que era raro que en el transporte de puerto a puerto se recurriera a la norma supletoria de

la oración final del proyecto de párrafo 4, ya que en la mayoría de los puertos había costumbres o prácticas, pero se decidió aplicar en tales casos excepcionales la norma de que el período de responsabilidad terminara cuando y donde terminara el transporte.

200. Se manifestó apoyo a la opinión de que se pidiera a la Secretaría que realizara ajustes en el texto del proyecto de párrafo 4 para que recogiera las preocupaciones expuestas en el Grupo de Trabajo y garantizara su coherencia con los proyectos de párrafos 1 y 2. Sin embargo, se reclamó precaución y que se tuviera en cuenta, al realizarse esa labor, la posible interpretación de la frase final del párrafo de forma que significara que la entrega se producía cuando y donde se desensaras el contenedor.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 4 del proyecto de artículo 11

201. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se mantuviera el texto del párrafo 4 del proyecto de artículo 11, pero que la Secretaría considerara la posibilidad de hacer cambios de redacción para garantizar la coherencia de este párrafo con el resto del proyecto de artículo, además de considerarse si debía añadirse un requisito de “razonabilidad” al lugar de la entrega.

Párrafos 3 y 5 del proyecto de artículo 11

202. Se manifestó satisfacción general con el texto y con el enfoque adoptado para los proyectos de párrafo 3 y 5 del artículo 11. Se propuso que se aclarara la frase final del proyecto de párrafo 5 con un texto como “el momento y el lugar de esa entrega física será el momento y el lugar de entrega de las mercancías”, pero se consideró que el proceso general de redacción permitiría cumplir ese objetivo. Además, se estimó que ya no era necesaria la supresión propuesta de los términos “al consignatario”, en referencia al párrafo 1 del proyecto de artículo 11 (véase *supra*, párrafo __), a la vista de las revisiones que se examinarían de los párrafos 2 y 4 del proyecto de artículo 11.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre los párrafos 3 y 5 del proyecto de artículo 11

203. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se mantuviera el texto de los párrafos 3 y 5 del proyecto de artículo 11, con los ajustes de redacción necesarios para lograr una mayor precisión y coherencia.

*Párrafo 6 del proyecto de artículo 11 y párrafo 2 del proyecto de artículo 14
Cláusulas FIO(S)*

204. Se observó que el párrafo 6 del proyecto de artículo 11 tenía por objetivo operar de forma concertada con el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 en el intento de ofrecer una solución para el trato de las cláusulas FIO(S), las cuales, en algunos Estados, determinaban el período de responsabilidad del porteador. Se manifestó apoyo a la opinión de que el proyecto de párrafo 6 no sería aceptable si se suprimía el párrafo 2 del proyecto de artículo 14, pero que leído conjuntamente con el

párrafo 2 del proyecto de artículo 14, las dos disposiciones establecían un enfoque aceptable de las cláusulas FIO(S). Se explicó que el efecto combinado de estas disposiciones era aclarar las responsabilidades del cargador y el porteador que hubieran convenido que la carga, estiba y descarga de las mercancías serían realizadas por el cargador. En tal caso, el cargador sería responsable de toda pérdida debida al hecho de que no hubiera cumplido efectivamente estas obligaciones y el porteador seguiría siendo responsable por otros motivos durante la carga y descarga, como el deber de atención con respecto a las mercancías, ya que el período de responsabilidad del porteador se regiría por el contrato de transporte.

205. Además, se observó que el texto actual del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 limitaba las obligaciones que podía contraer el porteador frente al cargador u otras partes distintas de las enumeradas en el mismo. Además, se expresó la opinión de que el párrafo 6 del proyecto de artículo 11 era útil, ya que dejaba claro que la carga y la descarga se producían durante el período de responsabilidad del porteador.

206. Se observó que las cláusulas FIO(S) se utilizaban sobre todo en el transporte por servicio no regular, que quedaba fuera del ámbito de aplicación del proyecto de convenio, pero que este último podía ser aplicable a los contratos de transporte por servicio no regular mediante la aplicación del proyecto de artículo 10. Se manifestó la preocupación de que si el proyecto de convenio permitía las cláusulas FIO(S) el resultado sería su difusión desde el transporte por servicio no regular al transporte por servicio de línea y aumentaría su potencial de ser utilizadas indebidamente, pero se sugirió que las realidades comerciales hacían que ello fuera improbable. En este contexto, se sugirió que, en cuanto a la redacción, la aplicación de las cláusulas FIO(S) se limitara al comercio por servicios no regulares. Se planteó también la preocupación de que la aplicación del párrafo 6 del proyecto de artículo 11 y el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 podía limitar la actual libertad contractual de las partes con respecto a las cláusulas FIO(S) en el comercio por servicios no regulares, en particular en lo que respecta a la atribución del riesgo. A la vista de esta posibilidad, se propuso que la cláusula FIO(S) definiera el período de responsabilidad del porteador.

207. Se propusieron algunas modificaciones de redacción. Se propuso que se introdujera al final de la primera oración del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 “y que queden bajo su responsabilidad” después de “consignatario”. Se propuso también sustituir “las operaciones de carga, estiba y descarga de las mercancías” por “las operaciones iniciales de carga, las de estiba y las operaciones de descarga definitiva” con el fin de hacer el proyecto coherente con el párrafo 6 del proyecto de artículo 11 y excluir los puertos intermedios. Sin embargo, se subrayó que el centro del debate actual debía ser el enfoque general establecido por el funcionamiento combinado del párrafo 6 del proyecto de artículo 11 y el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 para dar una solución de compromiso a las cláusulas FIO(S). En ese espíritu, se manifestó apoyo a la propuesta de que se suprimieran los corchetes que abarcaban el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 y que se conservara el texto para seguir debatiéndolo. También se observó que, a la vista de la aprobación por el Grupo de Trabajo del enfoque previsto en el párrafo 6 del proyecto de artículo 11 y el párrafo 2 del proyecto de artículo 14, se suprimieran los corchetes que abarcaban los términos “[efectuada de hecho]” en el párrafo 3 i) del proyecto de artículo 17 y se conservara el texto. Se consideró que esta revisión del párrafo 3 i) del proyecto

de artículo 17 podía hacer innecesaria la propuesta antes señalada de incluir en el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 los términos “y que queden bajo su responsabilidad”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 6 del proyecto de artículo 1

208. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se mantuviera el texto del párrafo 6 del proyecto de artículo 11;
- Se suprimieran los corchetes del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 y el párrafo 3 i) del proyecto de artículo 17, y se mantuviera el texto; y
- La Secretaría considerara la posibilidad de realizar cambios de redacción para asegurar la coherencia del párrafo con el resto del proyecto de artículo, así como algunas mejoras generales de redacción.

Proyecto de artículo 46. Obligación de aceptar la entrega

Debate general

209. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el proyecto de artículo 46, relativo a la obligación de aceptar la entrega, en su 11º período de sesiones (véase A/CN.9/526, párrs. 65 a 72). El texto del proyecto de artículo 46 considerado por el Grupo de Trabajo fue el que figura en los anexos I y II del documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

210. Como comentario general se planteó la cuestión de las consecuencias del incumplimiento de la obligación del consignatario de aceptar la entrega según lo previsto en el proyecto de artículo 46. Se manifestó la opinión de que ese incumplimiento no debía dar paso automáticamente a una demanda por daños y perjuicios. En respuesta, se sugirió que el incumplimiento de la obligación que establecía el proyecto de artículo 46 de aceptar la entrega pertenecía a la categoría de derechos y responsabilidades generales del cargador y el porteador que no se abordaban expresamente en el proyecto de convenio, y que, por tanto, las consecuencias de ese incumplimiento debían ser de la incumbencia de las legislaciones nacionales. Como cuestión general se observó también que se debía coordinar cuidadosamente este proyecto de artículo con las disposiciones sobre el derecho de control, ya que se consideraba que la duración de la obligación del consignatario de aceptar la entrega debía coincidir con la transferencia del derecho de control. Sin embargo, se manifestó también la opinión de que el deber del consignatario de aceptar la entrega no debía depender de la transferencia de derechos, ya que se trataba de un asunto práctico que debía regular el proyecto de convenio. Además, se afirmó que, si bien el contenido del proyecto de artículo 46 era útil y se debía mantener, debía procederse con cuidado si se incluían disposiciones que regularan el período posterior a la entrega, ya que éste quedaba fuera del alcance del convenio.

Primera oración: el deber del consignatario

211. Hubo apoyo general a la opinión de que el deber del consignatario de aceptar la entrega debía ser condicional, ya que se consideraba que tenía que haber un acto o una intención expresa del consignatario que diera origen a su obligación de aceptar la entrega. Algunos expresaron la opinión de que la mejor forma de lograrlo

era suprimir los corchetes que figuraban en la primera oración del proyecto de artículo 46 y mantener el texto. Sin embargo, se planteó la preocupación de que la exigencia de que el consignatario “ejercite cualquiera de sus derechos con arreglo al contrato de transporte” era demasiado amplia y poco clara y se sugirió que esa condición debía reflejar que el consignatario tenía que aceptar de forma implícita o de forma expresa su condición de tal. En respuesta, se dijo que el texto entre corchetes establecía la condición adecuada a la que debía someterse la obligación del consignatario de aceptar la entrega, porque se admitía que la obligación debía incluir a quienes hubieran aceptado expresa o implícitamente ser consignatarios, pero se consideró que el concepto de “aceptación” era una condición demasiado limitada para lograr lo que se pretendía. Se sugirió que, por ejemplo, de conformidad con el derecho internacional de ventas, si el consignatario tomaba muestras de las mercancías estaría ejerciendo derechos derivados del contrato de transporte y tendría la obligación de aceptar la entrega del porteador. Sin embargo, se manifestaron todavía dudas acerca de si el texto entre corchetes era la mejor forma de indicar que para que surgiera la obligación del consignatario era necesario un consentimiento implícito y se expresó también la opinión de que, aunque las matizaciones del párrafo 3 del proyecto de artículo 62 eran de algún modo instructivas, servían más para definir lo que no era un consentimiento implícito que lo que era el consentimiento implícito.

212. Otros manifestaron también la opinión de que la obligación del consignatario de aceptar la entrega no debía estar condicionada y de que debía suprimirse el texto entre corchetes de la primera oración del proyecto de artículo 46. Se consideró que si no se suprimía el texto entre corchetes el consignatario podría optar por no ejercer ninguno de sus derechos con arreglo al contrato de transporte y por consiguiente podría eludir la obligación de aceptar la entrega de las mercancías. Se sugirió que este resultado no sería equitativo para el porteador que hubiera cumplido las condiciones del contrato de transporte y además era preciso impedir que aumentara el problema de las cargas no reclamadas.

213. Por otra parte, se observó que en el proyecto de artículo 46 se hacía referencia a la obligación del consignatario de aceptar la entrega de las mercancías en el momento y lugar al que se hacía referencia en el párrafo 4 del proyecto de artículo 11. Sin embargo, se observó que el texto actual no abordaba el problema de si el consignatario tenía también la obligación de aceptar las mercancías si éstas habían llegado tarde.

214. Se propuso además que se notificara al consignatario la llegada de las mercancías a su destino. Se manifestó la opinión de que no era aconsejable introducir la obligación legal de hacer una notificación al consignatario puesto que ya era una práctica normal en la industria enviar una nota de aviso, lo que beneficiaba tanto al porteador como al consignatario, y no parecía que tales avisos plantearan ningún problema jurídico. Se consideró que establecer un requisito legal a este respecto podía generar una burocracia innecesaria y plantear dificultades de prueba. Además, se observó que en la práctica actual estaba muy extendido el seguimiento electrónico de la ubicación de las mercancías.

Segunda oración: grado de diligencia exigido al porteador

215. Se observó que el objetivo de la segunda oración del proyecto de artículo 46 era establecer el grado de diligencia exigido al porteador, y la responsabilidad de

éste con respecto a las mercancías dejadas bajo su custodia en caso de que el consignatario incumpliera su obligación de aceptar la entrega. Se mostró un apoyo general a la opinión de que la segunda oración del proyecto de artículo 46 se debía abordar conjuntamente con el proyecto de artículo 51, en lo que respecta a los derechos del porteador cuando haya imposibilidad de efectuar la entrega, y con el proyecto de artículo 53, en lo referente a la responsabilidad del porteador por mercancías que no haya podido entregar, y de que posiblemente se debiera eliminar esa oración del proyecto de artículo 46 y combinarla con el proyecto de artículo 53.

216. Recibió un apoyo general la opinión de que se debía mantener el contenido de la segunda oración, referente al grado de diligencia. Sin embargo, se manifestó la opinión de que el grado de diligencia exigido al porteador y la responsabilidad derivada del incumplimiento de ese grado de diligencia, según lo previsto en la segunda oración del proyecto de artículo 46, eran demasiado bajos, aunque también se opinó que el grado de diligencia exigido era aceptable. Se señaló asimismo que la norma establecida en la segunda oración sobre el grado de diligencia del porteador quedaba fuera del alcance del contrato de transporte y que ello daba origen en algunas jurisdicciones al concepto de “mandato en caso de necesidad”, que atribuía a un agente un grado de diligencia “razonable”, mientras que el grado de diligencia exigido por la segunda oración era superior al que requería ese mandato. Otra sugerencia que se hizo con respecto al grado de diligencia era que se adoptara un criterio intermedio y se exigiera al porteador tratar las mercancías como si fueran suyas, como ya se hacía en algunos sistemas jurídicos nacionales.

217. Otras opiniones fueron que el grado de atención exigido al porteador que establecía la segunda oración era demasiado bajo considerando que los motivos para la no aceptación de la entrega por el consignatario podían ser diversos y estar fuera de su control. También se sugirió que, si no se podía llegar a un acuerdo sobre un grado de diligencia adecuado y se suprimía la oración, quizá no fuera suficiente dejar el asunto a los sistemas jurídicos nacionales y podría ser necesario incluir una disposición que estableciera expresamente que el grado de diligencia se regiría por la legislación aplicable.

218. En apoyo de la supresión del proyecto de artículo 46 en su totalidad se manifestó que, a la vista de que el proyecto de convenio contenía ya normas adecuadas sobre el derecho de control y los derechos del porteador en tales circunstancias, era mejor suprimir el proyecto de artículo 46 que mantener incertidumbres acerca de si el incumplimiento por el consignatario de su obligación de aceptar la entrega permitía reclamar daños. En respuesta se dijo que el deber del consignatario de aceptar la entrega de las mercancías era importante y era necesario establecerlo expresamente, y se apoyó la opinión de que, por tanto, debía mantenerse el proyecto de artículo 46.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 46

219. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se mantuviera el texto del proyecto de artículo 46 con los ajustes de redacción necesarios, en particular después del debate de los proyectos de artículo 51 y 53.

Proyecto de artículo 47. Obligación de acusar recibo

Debate general

220. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que debía aprobarse el artículo 47 según figuraba en los anexos I y II del documento A/CN.9/WG.III/WP.56, con algunas mejoras de redacción.

Consideraciones adicionales sobre el proyecto de artículo 47

221. Ante el Grupo de Trabajo se manifestó la opinión de que el proyecto de instrumento debía establecer expresamente las consecuencias de la falta de acuse de recibo de las mercancías previsto en el proyecto de artículo 47, ya que se podía considerar que este hecho significaba un incumplimiento de la obligación que el proyecto de artículo 13 imponía al porteador de hacer entrega de las mercancías de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte. Otro aspecto de esta cuestión que se señaló para que fuera considerado en el futuro por el Grupo de Trabajo era que el proyecto de instrumento debía incluir una disposición sobre el derecho del porteador a retener las mercancías en caso de que el consignatario no cumpliera su obligación de facilitar una identificación adecuada o no pagar el precio del transporte, ya que el sistema actual de recurrir a los regímenes nacionales o incluir una cláusula de retención en el contrato de transporte se consideraba insatisfactorio. Esta propuesta recibió apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 47

222. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se aprobara el proyecto de artículo 47, con algunas mejoras de redacción; y
- Se estudiara la posibilidad de redactar un texto como se propone en el anterior párrafo 221.

Proyecto de artículo 48. Entrega en caso de no haberse emitido ni título de transporte negociable ni documento electrónico de transporte negociable

Debate general

223. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el proyecto de artículo 48 había sido en su 11º período de sesiones (véase A/CN.9/526, párrs. 74 a 77). El Grupo de Trabajo examinó el texto de esta disposición tal como figuraba en los anexos I y II del documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

224. Se recordó al Grupo de Trabajo que el proyecto de artículo 48 tenía la finalidad de regir la entrega cuando no se hubiera emitido ni título de transporte negociable ni documento electrónico de transporte negociable.

Apartado a) del proyecto de artículo 48

225. Se indicó que el apartado a) tenía la finalidad de obligar a la parte controladora a proporcionar al porteador el nombre y la dirección del consignatario si éstos no figuraban en los datos del contrato a fin de que el porteador pudiera efectuar la entrega. Hubo acuerdo sobre la sugerencia de que el texto se ajustara y adaptara a algunos reglamentos internos que requerían a la parte controladora que proporcionara la información en un plazo anterior al previsto en el proyecto de

convenio. Se indicó asimismo que deberían sustituirse las palabras “dichos datos” por las palabras “el nombre y la dirección del consignatario”, a fin de dar aun mayor claridad al texto. También se expresó la opinión de que debería suprimirse el apartado a), pues se estimaba que su contenido ya había sido tratado en el proyecto de artículo 59.

Apartado b) del proyecto de artículo 48

226. Se señaló que el apartado b) tenía tres variantes. Un gran número de delegaciones se declaró partidario de que se retuviera en el proyecto de convenio la variante C del proyecto de disposición. Se indicó que dicha variante no consideraba la identificación del consignatario como requisito previo para la entrega de las mercancías y con ello se evitaba la consecuencia no deseada de que se declarara inválida una entrega de mercancías por el porteador al consignatario adecuado cuando no hubiera una “identificación adecuada”. Se agregó que la variante C reflejaría con precisión el concepto de que la identificación del consignatario era un derecho del porteador y no una obligación. Se señaló asimismo que con la variante C se lograría también el resultado deseado de dejar las cuestiones relativas a la falsedad de los documentos en manos del derecho interno. No obstante, algunas delegaciones también se declararon partidarias de la variante A del apartado b), pues estimaban que expresaba mejor la obligación del porteador de dar la identidad del consignatario. También se expresó el parecer de que el apartado b) debería suprimirse y de que el contenido del proyecto de disposición se abordara en el proyecto de artículo 47 agregando a él una referencia a la identificación del consignatario.

227. Se sugirió que la referencia al momento y al lugar de la entrega mencionados en el párrafo 4 del proyecto de artículo 11 en la variante C del apartado b) fuera sustituida por una referencia al momento y al lugar de la entrega convenida en el contrato de transporte, pues se consideraba que el párrafo 4 del proyecto de artículo 11 regulaba principalmente la definición del período de responsabilidad del porteador. No obstante, se observó que ese cambio podría crear problemas en la práctica, dado que los contratos de transporte raras veces especificaban el momento en que debía efectuarse la entrega, y se sugirió que la cuestión se examinara más a fondo o que se reconsideraran todas las referencias al momento de la entrega en el proyecto de convenio.

228. Se señaló que la cuestión de los conocimientos de embarque nominativos, que podían plantearse en relación con el apartado b) del proyecto de artículo 48, constituirían el tema de una futura propuesta. Según una opinión preliminar, sería mejor que los conocimientos de embarque nominativos se regularan de forma general en el proyecto de capítulo del proyecto de convenio relativo a los títulos de transporte.

Apartado c) del proyecto de artículo 48

229. Se observó que el apartado a) del proyecto de artículo 48 no preveía las consecuencias del incumplimiento, por la parte controladora, de la obligación de proporcionar el nombre y la dirección del consignatario, pero que la especificación de las consecuencias de tal hecho sería mejor que figuraran en el apartado c), insertando al principio del párrafo el siguiente texto: “De no conocer el porteador o ... el nombre y la dirección del consignatario”. Se sugirió asimismo que en el

proyecto de apartado c) figurara una referencia a la notificación efectuada por el porteador al consignatario, intercalando después de las palabras “de no reclamar el consignatario”, palabras del siguiente tenor: “tras haber recibido notificación”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 48

230. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se estudiaran sugerencias para mejorar la redacción de los apartados a) y b);
- Se mantuviera en el texto del proyecto de convenio la variante C del apartado b) del proyecto de artículo 48; y
- Las palabras “de no reclamar el consignatario”, al principio del apartado c) del proyecto de artículo 48 del proyecto de convenio, se sustituyeran por las palabras “de desconocer el porteador el nombre y la dirección del consignatario o en caso de que el consignatario, tras haber recibido notificación,”.

Proyecto de artículo 49. La entrega, caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

Debate general

231. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el proyecto de artículo 49 en su 11º período de sesiones (véase A/CN.9/526, párrs. 78 a 90). El Grupo de Trabajo consideró el texto de esta disposición que figura en los anexos I y II del documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

232. Se explicó que el objetivo del proyecto de artículo 49 era reformar el sistema de títulos de transporte negociables en el transporte marítimo y especialmente eliminar los problemas que planteaban las mercancías que llegaban al lugar de destino antes de que hubiera llegado el conocimiento de embarque. En la práctica, se habían desarrollado algunas técnicas para resolver el problema, como la de entregar las mercancías a cambio de una carta de descargo, pero se consideró que estas soluciones seguían siendo insatisfactorias. Se propuso que el proyecto de disposición recuperara la función original del conocimiento de embarque y pusiera de relieve los problemas que planteaban los conocimientos de embarque “caducados”.

233. Se indicó además que el proyecto de disposición tendría unas consecuencias importantes para las prácticas bancarias actuales, en particular reduciría el valor de los conocimientos de embarque en manos de los bancos intermediarios y tendría una influencia importante en el sistema actual de créditos documentales. A la vista de este impacto en el sector bancario, se manifestó la opinión de que quizá debieran introducirse en el proyecto de artículo 49 algunas modificaciones que limitaran su alcance, por ejemplo, restringir su aplicación únicamente a los conocimientos de embarque que contuvieran una declaración expresa a tal efecto. Aunque se manifestaron todavía reservas con respecto a la aplicación práctica real del proyecto de artículo 49, se observó que los cambios que provocaría serían bienvenidos por algunas ramas del sector bancario, que también pretendían que hubiera normas claras y previsibles a este respecto, y que se habían recibido comentarios positivos de otros intereses bancarios sobre el nuevo régimen propuesto. Se manifestó un

apoyo general a que se considerara el régimen de proyecto de artículo 49 como base para las deliberaciones.

Apartado a) del proyecto de artículo 49

234. Se indicó que el apartado a) del proyecto de artículo 49 establecía que el tenedor de un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable tenía derecho a reclamar la entrega de las mercancías contra la devolución de ese título o documento. Se observó que el apartado a) del proyecto de artículo 49 podía tener consecuencias sobre el derecho de detención en tránsito y que necesitaba más reflexión la interacción entre ambos. En respuesta, se indicó que el derecho de detención era una medida reparadora que el contrato de venta permitía pero que, en la práctica, para ejercitarlo se necesitaba controlar el conocimiento de embarque y que eso impedía que se planteara un conflicto entre el apartado a) del proyecto de artículo 49 y el derecho de detención. Como respuesta, se propuso que el proyecto de convenio aclarara que sus disposiciones no afectaban a los regímenes nacionales de propiedad y quiebra.

235. Se propuso un cambio de redacción consistente en sustituir “tendrá derecho” por “estará obligado” en el apartado a) del proyecto de artículo 49 con el fin de armonizar esta disposición con la obligación del consignatario de aceptar la entrega que establece el proyecto de artículo 46.

Apartado b) del proyecto de artículo 49

236. Se indicó que el apartado b) del proyecto de artículo 49 abordaba la situación que se planteaba cuando la carga había llegado a destino pero el tenedor del título de transporte negociable o documento electrónico de transporte negociable no reclamaba su entrega. Se explicó que, en tales circunstancias, el porteador tenía la obligación de dar aviso a la parte controladora de que el tenedor del título no había reclamado la entrega, pero que, si no se podía identificar a la parte controladora, el porteador tenía derecho a pedir instrucciones al cargador sobre la entrega de las mercancías.

237. Se sugirió que el proyecto de disposición debía especificar mejor el grado de diligencia exigido al porteador en la búsqueda de la identidad de la parte controladora y que debía enmendarse el proyecto de disposición para incluir aquellas situaciones en las que una persona que no era el tenedor reclamaba la entrega de las mercancías. Como alternativa se indicó que podían suprimirse los apartados b) y c) del proyecto de artículo 49 y que se podía remitir al porteador a los recursos que el proyecto de artículo 51 establecía en caso de imposibilidad de efectuar la entrega. De acuerdo con esta propuesta, se sugirió que se mantuviera sin cambios el derecho del tenedor del título a las mercancías y que éste tuviera derecho a los beneficios de la venta de las mercancías de conformidad con el proyecto de artículo 51. Sin embargo, se observó que los recursos previstos en el proyecto de artículo 51 estaban admitidos desde hacía algún tiempo en la práctica real pero que no se habían resuelto los problemas generados en relación con los conocimientos de embarque.

238. En respuesta a una pregunta, se observó que la prescripción de que el porteador diera aviso a la parte controladora de que el tenedor del título no se había presentado se consideraba que establecía una obligación para el porteador. Además,

se manifestó la opinión de que, a la vista de las prácticas comerciales, no se consideraba que esta obligación del porteador de dar aviso a la parte controladora fuera onerosa. Además, se sugirió que se dejara más claro que el apartado b) del proyecto de artículo 49 se refería a la situación que se planteaba cuando la carga había llegado pero no había interés en reclamarla, mientras que el apartado d) del proyecto de artículo 49 se refería a la situación que se planteaba cuando la entrega era posible pero no había conocimiento de embarque y el proyecto de artículo 51 se refería a una tercera situación en la que nadie reclamaba la entrega y el porteador podía disponer de la carga.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre los apartados a) y b) del proyecto de artículo 49

239. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Se mantuviera el texto del apartado a) del proyecto de artículo 49, a la espera del examen por el Grupo de Trabajo del resto del proyecto de artículo;
- Se mantuviera el texto del apartado b) del proyecto de artículo 49 para su ulterior examen por el Grupo de Trabajo en función de las observaciones antes señaladas; y
- Se reanudara el debate de los apartados c), d) y e) del proyecto de artículo 49 cuando el Grupo de Trabajo volviera a considerar el proyecto de capítulo 10.

III. Otros asuntos

Calendario de los períodos de sesiones 17° y 18°

240. El Grupo de Trabajo observó de que la celebración de su 17° período de sesiones estaba prevista del 3 al 13 de abril de 2006 en Nueva York. El Grupo de Trabajo tomó nota con reconocimiento de la decisión adoptada por la Comisión, en su 38° período de sesiones, de asignar al Grupo de Trabajo períodos de sesiones de dos semanas con miras a que pudiera concluir su labor (véase A/60/17, párr. 240).

241. Se señaló que, con sujeción a la aprobación por la Comisión en su 39° período de sesiones, la celebración del 18° período de sesiones del Grupo de Trabajo estaba prevista del 6 al 17 de noviembre de 2006 en Viena (véase A/60/17, párr. 241).

Planificación de la labor futura

242. Con miras a estructurar las deliberaciones sobre las disposiciones restantes del proyecto de instrumento, el Grupo de Trabajo adoptó el programa provisional que se expone a continuación, que habría de seguirse por el orden indicado, con miras a finalizar su segunda lectura y a iniciar la tercera lectura del proyecto de instrumento.

17º período de sesiones (Nueva York, 3 a 13 de abril de 2006):

- Derecho de control;
- Transferencia de derechos;
- Entrega de las mercancías (continuación);
- Ámbito de aplicación y autonomía contractual de las partes;
- Obligaciones del cargador; y
- Títulos de transporte.

18º período de sesiones (Viena, 6 a 17 de noviembre de 2006 - fechas sujetas a aprobación):

- Cuestiones que hubieran quedado pendientes del 17º período de sesiones;
- Derechos de acción o procesales y plazo para presentar una demanda;
- Limitación de la responsabilidad, incluido el proyecto de artículo 104 sobre una enmienda de los montos de limitación;
- Disposiciones finales; y
- Vía judicial y arbitral.

243. Habida cuenta de la complejidad de las cuestiones que figuran en el programa del próximo 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo, varias delegaciones sugirieron que se organizara un seminario de estudio para ayudar a las delegaciones a preparar ese período de sesiones. Se sugirió además que el seminario tuviera lugar en Londres el 23 y el 24 de enero de 2006. Si bien se subrayó que el seminario no era un acto organizado ni patrocinado por la CNUDMI, se procuraría facilitar que las delegaciones pudieran intervenir en inglés y francés. Se invitaba a participar en el seminario a todas las delegaciones interesadas y se pedía a la Secretaría que proporcionara toda la información pertinente a través del sitio de la CNUDMI en Internet.

244. Las delegaciones señalaron la importancia de comprender las repercusiones del régimen de contratos por volumen de carga en los cargadores pequeños o poco modernizados. Se indicó que, si bien se aceptaba la realidad de que el concepto de contratos por volumen de carga era una solución de avenencia en el proyecto de convenio, ese concepto jurídico no era muy conocido en todos los ordenamientos jurídicos y, por consiguiente, se pensaba que no todas las delegaciones podrían apreciar plenamente las repercusiones de la regulación de los contratos por volumen de carga en el proyecto de convenio. Con miras a agilizar más la preparación del proyecto de convenio, un gran número de delegaciones apoyó la idea de que se preparara un documento explicativo sobre la regulación de los contratos por volumen de carga en el proyecto de convenio para hacer comprender mejor sus repercusiones jurídicas y prácticas. Se sugirió asimismo pedir al Comité Marítimo Internacional (CMI) que colaborara en la preparación de dicho documento, habida cuenta de su alto nivel de especialización técnica en este campo, y el CMI se manifestó dispuesto a prestar asistencia al respecto.