



Asamblea General

Distr. general
24 de abril de 2006
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 17º período de sesiones (Nueva York, 3 a 13 de abril de 2006)

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 | 9-233 | 5 |
| Derecho de control—Capítulo II | 9-71 | 5 |
| Proyecto de artículo 54. Definición del derecho de control | 10-16 | 5 |
| Proyecto de artículo 55. Modificaciones del contrato de transporte | 17-22 | 8 |
| Proyecto de artículo 56. Reglas aplicables a todo título de transporte o documento electrónico de transporte emitido | 23-45 | 9 |
| Proyecto de artículo 57. Ejecución de las instrucciones por el porteador | 46-58 | 15 |
| Proyecto de artículo 58. Entrega presumible | 59 | 18 |
| Proyecto de artículo 59. Obligación de facilitar información o documentos y de dar instrucciones al porteador | 60-64 | 18 |
| Proyecto de artículo 60. Modificación por acuerdo | 65-67 | 20 |
| Reconsideración de la regla del apartado d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 56 y fórmula conciliatoria propuesta | 68-71 | 21 |
| Cuestiones sustantivas regulables en el actual proyecto de convenio | 72-76 | 22 |
| Transferencia de derechos—capítulo 12 | 77-78 | 23 |
| Entrega al consignatario—capítulo 10 (<i>continuación</i>) | 79-113 | 24 |



| | | |
|---|---------|----|
| Proyecto de artículo 49. La entrega, caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable. | 80-89 | 24 |
| Proyecto de artículo 50. Incumplimiento de la obligación de dar las instrucciones debidas | 90-93 | 26 |
| Proyecto de artículo 51. Imposibilidad de efectuar la entrega. | 94-101 | 27 |
| Proyecto de artículo 52. Notificación de llegada a su lugar de destino. | 102-106 | 29 |
| Proyecto de artículo 53. Responsabilidad del porteador por las mercancías que no haya podido entregar. | 107-113 | 30 |
| Derecho de retención | 114-117 | 32 |
| Responsabilidad del porteador y del cargador por todo incumplimiento de una obligación prevista pero no expresamente regulada en el proyecto de convenio. | 118-120 | 33 |
| Ámbito de aplicación, autonomía contractual y disposiciones conexas | 121-172 | 34 |
| Proyecto de artículo 8. Ámbito de aplicación general | 123-128 | 35 |
| Proyecto de artículo 9. Exclusiones e inclusiones de su régimen | 129-133 | 36 |
| Proyecto de artículo 10. Aplicación a ciertas partes en la operación | 134-140 | 37 |
| Proyecto de artículo 20. Responsabilidad de una parte ejecutante marítima | 141-145 | 39 |
| Proyecto de artículo 94 sobre la validez de determinadas estipulaciones contractuales | 146-153 | 40 |
| Proyecto de artículo 95. Régimen especial de los contratos de volumen | 154-170 | 41 |
| Proyecto de artículo 96. Régimen especial aplicable a los animales vivos y a ciertas otras mercancías | 171-172 | 46 |
| Obligaciones del cargador - capítulo 8 | 173-207 | 46 |
| Proyecto de artículo 29. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones | 175-186 | 47 |
| Proyecto de artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos | 187-194 | 49 |
| Proyecto de artículo 33. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas | 195-198 | 51 |
| Proyecto de artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador: Demora | 199-207 | 52 |
| Propuesta concerniente a los conocimientos de embarque emitidos a nombre de determinada persona | 208-215 | 55 |
| Títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte—capítulo 9 | 216-233 | 58 |
| Proyecto de artículo 37. Emisión de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte. | 218-224 | 58 |
| Proyecto de artículo 38. Datos del contrato | 225-233 | 61 |
| III. Otros asuntos | 234-236 | 63 |
| Calendario de los períodos de sesiones 18°, 19° y 20° | 234 | 63 |
| Planificación de la labor futura | 235-236 | 63 |

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 de rango legal 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 de referencias históricas relativas a los antecedentes legislativos del proyecto de convenio figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.60.

2. El Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 17º período de sesiones en Nueva York del 3 al 13 de abril de 2006. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Benin, Brasil, Canadá, Chile, China, Colombia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Fiji, Francia, Gabón, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Jordania, Kenya, Madagascar, México, Nigeria, Pakistán, República Checa, República de Corea, Singapur, Sri Lanka, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Uganda, Venezuela (República Bolivariana de) y Zimbabwe.

3. También asistieron observadores de los siguientes Estados: Bulgaria, Chipre, Dinamarca, El Salvador, Filipinas, Finlandia, Kuwait, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, República Democrática del Congo, Santa Sede, Senegal y Ucrania.

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

a) **Organizaciones intergubernamentales invitadas por la Comisión:** Organización Consultiva Jurídica Asiático-Africana, Unión Europea (UE).

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

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 y corrección (A/CN.9/WG.III/WP.60 y A/CN.9/WG.III/WP.60/Corr.1);
- b) Un documento sobre el derecho de control presentado verbalmente a título de información al Grupo de Trabajo en su 15° período de sesiones y publicado para su 16° período de sesiones, por la delegación de Noruega (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1);
- c) Un documento sobre la transferencia de derechos presentado verbalmente a título de información al Grupo de Trabajo en su 15° período de sesiones y publicado para su 16° período de sesiones, por la delegación de Suiza (A/CN.9/WG.III/WP.52);
- d) Un documento sobre la entrega publicado para su 16° período de sesiones, pero cuyo examen no se completó en ese período de sesiones, de la delegación de los Países Bajos (A/CN.9/WG.III/WP.57);
- e) Una propuesta de Finlandia sobre el ámbito de aplicación, la autonomía contractual y las disposiciones conexas (A/CN.9/WG.III/WP.61);
- f) Un documento sobre títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte presentado a título de información por la delegación de los Estados Unidos de América (A/CN.9/WG.III/WP.62);
- g) Una propuesta de la delegación de Suiza sobre la entrega al consignatario y sobre el derecho del porteador a retener las mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.63);
- h) Observaciones del Consejo de Cargadores Marítimos de Europa relativas al proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.64);
- i) Una propuesta del Japón sobre el ámbito de aplicación (A/CN.9/WG.III/WP.65);
- j) Un documento sobre contratos de volumen presentado para información del Grupo de Trabajo por el Comité Marítimo Internacional (A/CN.9/WG.III/WP.66);
- k) Una propuesta de redacción presentada por la delegación de Suecia sobre las obligaciones del cargador (A/CN.9/WG.III/WP.67);
- l) Una propuesta de los Países Bajos sobre los conocimientos de embarque emitidos a nombre de determinada persona (A/CN.9/WG.III/WP.68);
- m) Una propuesta de los Estados Unidos de América sobre las obligaciones del cargador (A/CN.9/WG.III/WP.69); y
- n) Propuestas de la delegación de Italia acerca de los títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte, el ámbito de aplicación, la autonomía contractual y disposiciones conexas (A/CN.9/WG.III/WP.70).

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 su examen del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (“el proyecto de convenio”) 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 diversas propuestas, entre ellas la de Finlandia sobre el ámbito de aplicación, la autonomía contractual y disposiciones conexas (A/CN.9/WG.III/WP.61); la propuesta de Suiza acerca del derecho del porteador a retener las mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.63); la propuesta del Japón sobre el ámbito de aplicación (A/CN.9/WG.III/WP.65); la propuesta de índole formal o textual presentada por Suecia concerniente a las obligaciones del cargador (A/CN.9/WG.III/WP.67); la propuesta de los Países Bajos concerniente a los conocimientos de embarque emitidos a nombre de determinada persona (A/CN.9/WG.III/WP.68); la propuesta de los Estados Unidos sobre las obligaciones del cargador (A/CN.9/WG.III/WP.69); y las propuestas de Italia concernientes a los títulos de transporte y a los documentos electrónicos de transporte, así como al ámbito de aplicación, la autonomía contractual y las disposiciones conexas (A/CN.9/WG.III/WP.70). Se pidió a la Secretaría que preparara una versión revisada de cierto número de disposiciones reformulándolas en función de las deliberaciones y conclusiones del Grupo de Trabajo. Dichas 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

Derecho de control - Capítulo 11

9. Se recordó al Grupo de Trabajo que muy recientemente, en su 11º período de sesiones, había examinado el tema del derecho de control (véase A/CN.9/526, párrs. 100 a 126). También se le recordó que en su 16º período de sesiones Noruega había presentado al Grupo un documento que contenía información sobre el derecho de control (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1; véase A/CN.9/576, párr. 211). El Grupo de Trabajo basó su examen de las disposiciones del capítulo 11 en el texto que figura en los anexos I y II del documento A/CN.9/WG.III/WP.56, así como en el texto propuesto en el documento A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1.

Proyecto de artículo 54. Definición del derecho de control

Proyecto de artículo 54. Observaciones generales

10. El Grupo de Trabajo examinó el texto del artículo 54 que figura en el párrafo 7 A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 y en A/CN.9/WG.III/WP.56. Se indicó que en el artículo 54 enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.56 no se hacía una distinción clara

entre el derecho de la parte controladora a dar instrucciones unilaterales, por un lado, y el derecho de dicha parte a convenir con el porteador una modificación del contrato de transporte, por otro. También se recordó al Grupo de Trabajo que en anteriores ocasiones se había debatido el apartado b) del artículo 54 en virtud del cual la parte controladora podía reclamar la entrega de las mercancías antes de su llegada al lugar de destino. En particular se señaló que, a juicio de algunas delegaciones, tal reclamación equivaldría siempre a una modificación del contrato de transporte y que, por consiguiente, requeriría el acuerdo de las partes. No obstante, según otras delegaciones, ese derecho era de carácter unilateral y debería mantenerse en el texto por ser esencial, por ejemplo, en los supuestos en que no se hubiera emitido ningún título de transporte negociable y en que el vendedor o las instituciones crediticias hubieran de realizar alguna garantía real sobre las mercancías.

11. La mayoría de las delegaciones en general respaldaron el criterio seguido en A/CN.9/WG.III/WP.56 conforme al cual las disposiciones que regulaban el derecho de control que pudiera ejercer unilateralmente la parte controladora se reglamentaban en el artículo 54, mientras que las disposiciones que requerían una modificación del contrato de transporte y, por consiguiente, el acuerdo del porteador, se regulaban por separado en el artículo 55.

12. Algunas delegaciones apoyaron que se mantuviera, en el texto de la parte introductoria del artículo 54, la expresión “Por ... se entenderá” y se suprimiera la variante “El derecho de control supone”.

La parte controladora como la sola persona que podrá ejercer el derecho de control

13. Se observó que la frase inicial del proyecto de artículo 55 (“la parte controladora goza con exclusividad del ejercicio del derecho de control”) enunciaba una regla general referente al derecho de control que debería ser igualmente aplicable al artículo 54. Se expresó la opinión de que esa frase debería trasladarse del artículo 55 al encabezamiento del artículo 54; sin embargo, otras delegaciones insistieron en que se reformulara esa regla general con cuidado a fin de que fuera también aplicable a las modificaciones del contrato de transporte reguladas en el proyecto de artículo 55. Hubo acuerdo general en que se reformularan los proyectos de artículo 54 y 55 en términos que dotaran de aplicabilidad general a la regla de que la parte controladora gozaba con exclusividad del ejercicio del derecho de control. Se sugirió, además, que cabría formular una regla aparte que fuera aplicable a ambos proyectos de artículo.

Proyecto de artículo 54, apartado b). Entrega en un puerto intermedio o en algún lugar de la ruta

14. Se sostuvo que la solicitud de que la entrega de las mercancías se efectuara en un puerto intermedio o en algún lugar de la ruta supondría siempre una modificación de las cláusulas originales del contrato de transporte e impondría una carga onerosa al porteador, ya que interferiría casi siempre con el curso normal de sus operaciones, violando una u otra de sus salvaguardias enunciadas en el artículo 57. Por consiguiente, se sugirió que se suprimiera el apartado b) del artículo 54. No obstante, en el Grupo de Trabajo predominó la opinión de que debería mantenerse en el texto el principio enunciado en el apartado b), pues se consideraba

importante dotar a la parte controladora de un medio eficaz para ejercer el derecho de control, particularmente frente a un comprador potencialmente insolvente.

15. Varias delegaciones se declararon partidarias de que se mantuviera en el apartado b) del artículo 54 la variante que figuraba en el segundo par de corchetes y de que se suprimiera el texto del primer par de corchetes. Se argumentó que la parte controladora tan sólo debería tener derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías en puertos intermedios o en lugares de la ruta. Se estimó que si se permitía a la parte controladora reclamar la entrega en otros puertos o lugares se impondría al porteador una carga irrazonable, al obligarle a desviarse de la ruta, lo cual podría tener graves consecuencias económicas. A este respecto, se estimó que la referencia a “en un puerto intermedio o algún lugar de la ruta” no bastaría para proteger al porteador de todo desvío inherente a alguna orden de la parte controladora, por lo que convendría reformular dicho texto con el fin de aclarar que la parte controladora sólo podría pedir una entrega anticipada en un puerto de escala del itinerario del buque. Otras delegaciones expresaron también reservas por estimar que la posibilidad de que la parte controladora pueda pedir la entrega en un puerto o lugar no inicialmente previsto, puede ocasionar cargas suplementarias al porteador, como sucedería si se le pide que descargue un contenedor estibado al fondo de la bodega del buque, y consideraron que en cualquier caso se deberá reembolsar al porteador todo gasto suplementario ocasionado por la entrega anticipada. No obstante, se dijo también que esos problemas podrían abordarse en el artículo 57 y, en particular, en las disposiciones destinadas a impedir que se interfiera en el curso normal de las operaciones del porteador y a que se le reembolse todo gasto adicional.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 54:

16. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:
- mantener, como base para las futuras deliberaciones del Grupo de Trabajo, el texto del artículo 54 que figura en A/CN.9/WG.III/WP.56;
 - suprimir los corchetes de la expresión “Por ... se entenderá” y suprimir el texto entre corchetes de la segunda variante (“el derecho de control supone”), al comienzo artículo 54;
 - enunciar, al comienzo del artículo 54, la regla según la cual la parte controladora gozará con exclusividad del ejercicio del derecho de control;
 - en el apartado b) del artículo 54, retener sin corchetes el texto de la segunda variante y eliminar el texto de la primera variante entre corchetes;
 - sustituir, en la segunda variante de dicho apartado b), el texto “en un puerto intermedio” por “en un puerto de escala”; y
 - pedir a la Secretaría que prepare una nueva versión del artículo 54 teniendo en cuenta las deliberaciones del Grupo de Trabajo reseñadas en los párrafos anteriores.

Proyecto de artículo 55. Modificaciones del contrato de transporte*Reglamentación por separado en el proyecto de artículo 55 de las modificaciones del contrato de transporte*

17. Como se observó en el anterior párrafo 11, el Grupo de Trabajo se mostró en general conforme con la estructura del artículo 55 presentado en A/CN.9/WG.III/WP.56, que regulaba por separado la cuestión suscitada por el ejercicio del derecho de control para modificar en algo lo estipulado en el contrato de transporte. Se expresó cierta inquietud de que, si bien dicha reglamentación por separado de todo ejercicio del derecho de control para modificar el contrato de transporte constituía una medida acertada, convendría no olvidar que el ejercicio previsto de dicho derecho en los apartados b) y c) del artículo 54 podría igualmente resultar en una modificación de lo estipulado en el contrato de transporte, por lo que tal vez procediera reformular los artículos 54 y 55 para dilucidar mejor esta cuestión. Se sugirió además que tal vez se hubiera de reformular también el título del proyecto de artículo 55, como complemento de las modificaciones que se habían de hacer en las definiciones de “derecho de control” y de “parte controladora” del proyecto de artículo 1.

Derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte con anterioridad a su modificación

18. Se expresó inquietud de que el texto del proyecto de artículo 55 no indicaba con claridad que efecto tendría una modificación del contrato, a resultas del ejercicio del derecho de control, sobre los derechos y obligaciones de las partes en el contrato de transporte preexistente. Si bien se sugirió que el régimen general de los contratos de la ley que fuera por lo demás aplicable resolvería adecuadamente todo problema eventual, se propuso que se dispusiera claramente en el texto del artículo 55 que dicha modificación del contrato de transporte no afectaría en nada a los derechos y obligaciones de las partes a tenor del contrato preexistente.

Título de transporte “[negociable]” o documento electrónico de transporte “[negociable]”

19. Se cuestionó la procedencia de incluir en el párrafo 2 del artículo 55 la referencia que en su texto se hacía entre corchetes a los títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte “negociables”, dejando dicho término fuera de corchetes. Se observó que esta referencia a los solos títulos y documentos electrónicos de transporte negociables limitaría en exceso el alcance de la regla enunciada en ese párrafo. Se estimó, además, que la mera supresión del término “negociable” no bastaría para ampliar adecuadamente el alcance del texto, dado que no conllevaría necesariamente su aplicabilidad a todo título o documento de transporte en el que se hubiera consignado o dejado constancia del contrato de transporte.

20. En sentido contrario, se expresó la inquietud de que extender el alcance de la regla más allá de los títulos de transporte y de los documentos electrónicos de transporte “negociables” podría suscitar problemas en la práctica, dado que dichos títulos o documentos negociables han de obrar en poder de la parte controladora para que ésta pueda ejercitar su derecho de control mientras que era improbable que un título de transporte o un documento electrónico de transporte “no negociable”

obrará en poder de la parte controladora o estuviera bajo su control. Además, se observó que la función desempeñada por todo título de transporte o documento electrónico de transporte negociable, de dejar en su texto constancia fehaciente de los términos del contrato, hacía que fuera imperativo consignar en su texto toda modificación de lo estipulado en el contrato, necesidad que no se daba respecto de los títulos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte no negociables, lo que permitía dejar toda variación eventual de su texto al arbitrio de la práctica comercial imperante.

21. Se sugirió además que se otorgara a toda parte controladora, que dispusiera de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte no negociable, el derecho a reclamar un nuevo título o documento en el que se reflejara toda modificación de lo estipulado en el contrato de transporte. El Grupo de Trabajo convino en que se suprimiera la palabra “negociable” y se reformulara el texto de esta disposición para responder a las inquietudes expresadas en el párrafo anterior, estudiándose además el efecto combinado de esta disposición con la del apartado c) del párrafo 2 del artículo 56.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al proyecto de artículo 55:

22. A raíz de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se pidiera a la Secretaría que reformulara el texto del artículo 55 para que respondiera a las inquietudes generales de las que se hablaba en los párrafos anteriores;
- se explicitara por igual en el texto de los artículos 54 y 55, la exclusividad de que goza toda parte controladora para el ejercicio de su derecho de control; y
- se suprimiera el término “negociable”, en el párrafo 2 del artículo 55, y se reformulara el resto del texto de esta disposición a fin de reflejar las inquietudes mencionadas en los párrafos anteriores, así como el efecto combinado de esta disposición con la del apartado c) del párrafo 2 del artículo 56.

Proyecto de artículo 56. Reglas aplicables a todo título de transporte o documento electrónico de transporte emitido

Título

23. El Grupo de Trabajo convino en que el título de este artículo resultaba engorroso, por lo que convendría reformularlo en términos sucintos y precisos que reflejaran mejor el contenido de la disposición. Se sugirió a dicho respecto que tal vez cabría sustituirlo por el de “Parte controladora”.

Proyecto de apartado a) del párrafo 1 - variantes entre corchetes

24. Se expresó cierta inquietud de que la regla enunciada en el apartado a) del párrafo 1 de este artículo no amparara debidamente los intereses de un vendedor FOB de las mercancías en el supuesto de que el cargador fuera la parte controladora y de que el vendedor FOB actuara únicamente a título de consignador, pero no como cargador. Se sugirió que la segunda variante entre corchetes del apartado a)

respondía adecuadamente a esta inquietud, dado que el cargador tendría que informar al porteador de que el vendedor FOB era la parte controladora, así como por razón de que el cargador estaría además probablemente obligado a hacerlo a tenor del propio contrato de venta. Se expresó también el parecer de que esta cuestión habría de ser examinada en el marco del capítulo concerniente a los títulos o documentos de transporte, ya que concernía también a la determinación de los documentos que el consignador podría reclamar, una vez entregada la carga al porteador, para el supuesto de que tuviera que protegerse frente a un comprador eventualmente insolvente.

25. Se expresó cierto respaldo en el Grupo de Trabajo por el parecer de que la segunda variante entre corchetes de dicho apartado a), “[designe parte controladora al consignatario o a alguna otra persona]” era preferible a la primera variante, dado que su texto resultaba más claro y sencillo.

26. Se hicieron además otras sugerencias por las que se trataba de aclarar este texto. Se sugirió que el apartado a) del párrafo 1 dispusiera que el propio texto del “contrato de transporte”, y no el “cargador”, fuera el que designara a la parte controladora. Se observó, a título de respuesta, que no era probable que el cambio sugerido alterara el resultado que cabía prever del texto actual, dado que era muy probable que el cargador designara a la parte controladora en el propio texto del contrato de transporte. Se sugirió también que se tuviera en cuenta en el texto de los apartados a) y b) del párrafo 1 lo dispuesto en la regla 6 de las Reglas uniformes para la carta de porte marítimo del Comité Marítimo Internacional, a tenor de lo cual el cargador podrá transferir el derecho de control al consignatario, pero que todo ejercicio de esta opción por el cargador deberá consignarse en la carta de porte marítimo o en otro documento similar. Ahora bien, se expresaron ciertas dudas respecto de esta sugerencia dado que se estimó que la identidad de la parte controladora era una cuestión que concernía únicamente a la relación entre el porteador y los propietarios de la carga, y que en el supuesto de que interesara a algún tercero, como pudiera ser un banco, lo procedente sería que las partes le informaran por su cuenta a dicho respecto.

Proyecto de apartado b del párrafo 1 - variantes entre corchetes

27. El Grupo de Trabajo se mostró en general de acuerdo en que no procedía incluir en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 56 el texto de su primera variante entre corchetes, dado que al facultarse en ella tanto al transferente como al cesionario para dar aviso al porteador de la transferencia del derecho de control, dicho texto podría suscitar dudas en el porteador. Si bien hubo cierto apoyo a favor del texto de la segunda variante entre corchetes del apartado b), por estimarse que era conforme al derecho interno de aquellos países que facultaban al cesionario para dar aviso al porteador de la transferencia del derecho de control, se cuestionó igualmente la claridad de esta segunda variante. Prevaleció en el Grupo de Trabajo el parecer de que se suprimiera una y otra variante, dado que facultar también al cesionario para dar aviso al porteador ni amparaba lo bastante los derechos de todos los interesados ni obraba en aras de la claridad de la regla enunciada.

28. Se sugirió además que se especificaran en el apartado b) las consecuencias del incumplimiento de la obligación de dar aviso al porteador de toda transferencia del derecho de control, prescribiendo que dicha transferencia no sería válida mientras el transferente no hubiera dado aviso de ella al porteador.

Párrafo 11 de A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1

29. Se sugirió sustituir los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 56 por el texto que figuraba en el párrafo 11 de A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1. Pese a que obtuvo cierto apoyo, se expresaron dudas de que el texto propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 regulara adecuadamente la situación en la que una parte controladora hubiera de transferir a otra persona su derecho de control, particularmente en un supuesto en el que no se hubiera emitido título o documento alguno. También obtuvo cierto apoyo el parecer de que cabría sustituir el texto del apartado a) por el texto propuesto en dicho documento, pero este parecer tampoco obtuvo el apoyo requerido.

Proyecto de apartado c) del párrafo 1 – “de conformidad con el artículo 54”

30. El Grupo de Trabajo se mostró en general de acuerdo en que se suprimieran las palabras “de conformidad con el artículo 54”, por considerarlas superfluas.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente a los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 56:

31. A raíz de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se pidiera a la Secretaría que reformulara el título del artículo 56;
- era preferible la segunda variante entre corchetes del apartado a) del párrafo 1, pero el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que la reformulara a la luz de los pareceres expresados en el Grupo de Trabajo;
- se suprimiera en su totalidad el texto de las variantes entre corchetes del apartado b) y se pidiera a la Secretaría que considerara la conveniencia de supeditar la validez de toda transferencia del derecho de control al deber de dar aviso de esa transferencia al porteador; y
- se suprimiera en el apartado c) el texto “de conformidad con el artículo 54”.

Proyecto de artículo 56, apartado d) del párrafo 1 - extinción o transferencia del derecho de control

32. Se sostuvo que el apartado d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 56, relativo a la extinción del derecho de control o a su transferencia al consignatario, era innecesario y que podría suprimirse, habida cuenta del hecho de que en la parte introductoria del artículo 54 se limitaba el ejercicio del derecho de control por su titular al período de responsabilidad del porteador establecido en el párrafo 1 del proyecto de artículo 11. No obstante, se expresaron algunas dudas sobre si la supresión de dicho apartado sería apropiada, habida cuenta de que la solución de ciertos problemas dependería del momento en que se extinguiera el derecho de control.

33. Se observó que el Grupo de Trabajo tenía ante sí tres variantes para la extinción del derecho de control o su transferencia al consignatario y que cada una de ellas entrañaba consecuencias distintas. Conforme a la primera variante, enunciada en el primer par de corchetes del proyecto de artículo 56.1 d), la extinción del derecho de control se produciría al llegar las mercancías a su destino y

reclamar el consignatario su entrega. Según la segunda variante, enunciada en el segundo par de corchetes del proyecto de artículo 56.1 d), el derecho de control quedaba transferido al consignatario al llegar las mercancías a su destino y reclamar el consignatario su entrega. En las deliberaciones se observó que ambas variantes eran conformes a la práctica seguida en muchos países de tradición civil o romanista y que ambas se ajustaban a lo dispuesto en varios convenios internacionales de transporte, pero se agregó que cabía señalar ciertos problemas prácticos que se daban en el marco de esas variantes. Se señaló que la tercera variante, conforme a la cual el derecho de control se extinguía al efectuarse la entrega de las mercancías, estaba expuesta en el párrafo 15 de A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1.

34. Se expresó la opinión de que el momento en que se extinguía el derecho de control era el factor clave que se había de considerar al decidir el enfoque que debía adoptarse en el proyecto de convenio. Se sostuvo que si el derecho de control no era transferido al consignatario ni quedaba extinguido hasta el último momento posible, es decir, hasta la entrega efectiva de las mercancías, el porteador quedaría expuesto a grandes dificultades, ya que cabría darle instrucciones estando ya empezado el proceso de entrega que resultarían sumamente difíciles de cumplir a esas alturas. Sin embargo, según otro parecer, no convendría que el derecho de control quedara extinguido o transferido demasiado pronto, dado que una de las instrucciones más frecuentes que se suele dar es la de no hacer entrega de las mercancías hasta que el porteador haya confirmado con el vendedor o con la parte controladora que se ha efectuado el pago. En el Grupo de Trabajo, hubo firmes defensores de ambos criterios.

35. Para resolver esta cuestión, se sugirieron varias posibles soluciones, a saber:

a) Cabría conceptuar la regla de extinción del derecho de control enunciada en el proyecto de apartado 1 d) como una disposición de rango no imperativo sujeta a la autonomía contractual reconocida en el artículo 60, si bien se expresaron dudas de que esto constituyera una solución del problema.

b) Dado que el proyecto de artículo 57 establecía ciertos límites a la obligación del porteador de dar cumplimiento a las instrucciones recibidas de la parte controladora, se estimó que el Grupo de Trabajo podría estar en mejores condiciones para reconsiderar su postura respecto de la extinción del derecho de control, una vez examinado dicho artículo. Además, si el proyecto de artículo 57 ampara lo bastante al porteador a la hora de cumplir las instrucciones de la parte controladora, cabe que ese apartado d) del párrafo 1 pierda su importancia y pueda ser suprimido.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el apartado d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 56:

36. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- mantener entre corchetes el texto del apartado d) del párrafo 1: del proyecto de artículo 56 para que el Grupo de Trabajo vuelva a examinarlo cuando haya ya examinado el proyecto de artículo 57 (véase párr. 68 a 71 *infra*).

Proyecto de apartados a) y b) del párrafo 2

37. Se sugirió que se suprimiera, por redundante, el apartado b) del párrafo 2 del artículo 56, dado que era evidente, con arreglo al apartado a) de ese mismo párrafo, que el tenedor de un título de transporte era a la vez la parte controladora y que, dado que el cesionario de un título de transporte pasaría a ser su tenedor, el derecho de control sería transferido con el título. Se sugirió también que cabría trasladar la segunda oración del apartado b) al proyecto de artículo 61, en donde se enunciaban las reglas para la transferencia de los derechos incorporados a todo título de transporte negociable que se hubiera emitido.

Proyecto de apartado c) - texto entre corchetes

38. Se sugirió suprimir el texto que figuraba entre corchetes en el apartado c) del párrafo 2 del proyecto de artículo 56, por tratarse de una salvedad innecesaria, dado que nadie puede pedir a otra persona que le presente documentos que obren ya en su poder. El Grupo de Trabajo se mostró favorable a este parecer.

Proyecto de apartado c) - “si éste se lo exige”

39. Se sugirió que se suprimieran las palabras “si éste (el porteador) se lo exige” que figuran en el texto de dicho apartado c). Se expresó el parecer de que, caso de haberse emitido un título de transporte negociable, el porteador no debe aceptar instrucciones, que supongan el ejercicio del derecho de control, más que de la persona que sea el tenedor de dicho título. Se añadió, a este respecto, que el porteador estaba por ello facultado para verificar si dicho tenedor podía presentar el título o documento que confirmara su identidad como parte controladora, por lo que el porteador habría de asumir todo riesgo dimanante del hecho de no haber verificado esa identidad. Ahora bien, se indicó que esa disposición debería también confirmar que todo ejercicio por lo demás válido del derecho de control no dejará de ser válido por el mero hecho de que el porteador no haya pedido al tenedor que presente el título confirmatorio de su identidad.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al párrafo 2 del proyecto de artículo 56:

40. A raíz de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se retuviera, como base para sus futuras deliberaciones, el texto del párrafo 2 del proyecto de artículo 56 que figura en A/CN.9/WG.III/WP.56, pero suprimiendo las palabras “si éste se lo exige” que figuran en el apartado c) de dicho párrafo, así como el texto entre corchetes que figura en ese mismo apartado;
- la Secretaría preparase una nueva versión del párrafo 2 del proyecto de artículo 56 que reflejara lo dicho en esas deliberaciones, y tal vez combinara en un solo apartado el contenido de sus apartados a) y b).

Proyecto de artículo 56, párrafo 3

41. A la luz de lo ya decidido respecto del apartado c) del párrafo 2, el Grupo de Trabajo decidió que se retuviera, como base para su ulterior estudio, el texto del apartado b) del párrafo 3 en A/CN.9/WG.III/WP.56, tras suprimir en su apartado b) las palabras “si se lo exige el porteador”.

Proyecto de artículo 56, párrafo 4

42. Respondiendo a una pregunta sobre la finalidad del párrafo 4 del proyecto de artículo 56, se explicó que al formular su texto se había tratado de crear un paralelismo con la regla del párrafo 1 del proyecto de artículo 62, según la cual todo tenedor que no sea el cargador y que no ejercite derecho alguno nacido del contrato de transporte, no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ser, en algún momento, el tenedor del título. Por consiguiente, se estimó que no cabía imponer responsabilidad alguna, con arreglo a esta disposición, a un transferente del derecho de control, que hubiera gozado de la condición de parte controladora pero que no hubiera ejercitado derecho alguno de control. Ahora bien, se observó también que este enfoque no encajaba demasiado bien con el adoptado en el proyecto de artículo 34 del capítulo 8, concerniente a las obligaciones del cargador, donde se disponía que todo tenedor de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte, que estuviera identificado en los datos del contrato como “cargador”, habría de asumir las obligaciones y responsabilidades que en ese capítulo se imponían sobre el cargador, por lo que convendría aclarar la posible interacción entre lo dispuesto en dicho proyecto de artículo y lo dispuesto en el párrafo 4 del proyecto de artículo 56.

43. Se sugirió sustituir, en el párrafo 4 del proyecto de artículo 56, el término “responsabilidad” por “obligación” dado que lo único que cabría transferir con el derecho de control eran las obligaciones, mientras que toda responsabilidad a la que hubiera dado lugar el ejercicio de ese derecho seguiría recayendo sobre la persona que hubiera incurrido en ella. Ahora bien, se observó que el término inglés “*liability*” era el término adecuado que había de utilizarse en el párrafo 4 del artículo 56, por razón del significado preciso que se le daba en el artículo 34 del proyecto de convención (traducido al español en dicho artículo por “obligación”), al que se hacía referencia en el párrafo 4 del proyecto de artículo 56. Se indicó, además, que la enmienda propuesta podía convertir dicha regla en redundante, dado que el proyecto de artículo 62 disponía ya que toda obligación sería transferida junto con el título.

44. Se hicieron diversas otras sugerencias de índole formal respecto del texto del párrafo 4, entre las que cabe citar la de que se suprimiera la totalidad de su texto actual redactado en lenguaje negativo, con miras a reformularlo en un lenguaje positivo que indicara cuáles eran los aspectos del derecho de control que serían transferidos. Se expresó también el parecer de que el examen del párrafo 1 del proyecto de artículo 62 facilitaría toda decisión que el Grupo de Trabajo hubiera de adoptar respecto del párrafo 4 del proyecto de artículo 56.

Conclusiones del Grupo de Trabajo respecto del párrafo 4 del proyecto de artículo 56

45. A raíz de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se colocara el texto del párrafo 4 del proyecto de artículo 56 entre corchetes en espera de que la Secretaría lo reformulara o lo suprimiera, una vez que se hubieran examinado más en detalle las cuestiones que su texto actual suscitaba y se hubiera examinado también el texto del párrafo 1 del proyecto de artículo 62.

Proyecto de artículo 57. Ejecución de las instrucciones por el porteador

Proyecto de párrafo 1 - variante A o variante B

46. Según manifestó una delegación, existían dos grandes diferencias sustantivas entre las variantes A y B del párrafo 1 del proyecto de artículo 57 en las que se definían los supuestos en los que el porteador estará obligado a cumplir una orden de la parte controladora. La primera radicaba en que en el apartado a) del párrafo 1 de la variante B se exige que la parte controladora esté obrando en el ejercicio de su derecho de control, y la segunda y más significativa diferencia era la enunciada en el apartado c) del párrafo 1 de la variante A al exigirse que la orden de la parte controladora no origine gastos adicionales al porteador o a la parte ejecutante ni pérdida o daño alguno. Se sugirió que las salvaguardias enunciadas en el apartado c) del párrafo 1 de la variante A eran importantes para el porteador, por lo que deberían mantenerse, aunque se estimó que tal vez bastara para dicho fin con lo dispuesto en el párrafo 3 del proyecto de artículo 57.

47. A pesar del apoyo que obtuvo la variante A, que permitía expresamente al porteador rechazar toda orden que pudiera acarrear gastos, pérdidas o daños al porteador o al resto de la carga transportada en el mismo viaje, se expresó en el Grupo de Trabajo una firme preferencia por la variante B del párrafo 1 del proyecto de artículo 57.

48. Al examinar en detalle la variante B del párrafo 1, el Grupo de Trabajo decidió suprimir la referencia a la parte ejecutante en el apartado c), ateniéndose así a la decisión que había adoptado anteriormente de excluir a las partes ejecutantes del texto de las disposiciones sobre el derecho de control. Además, se sugirió fusionar los apartados b) y c) en uno solo, pues se consideró que su contenido era bastante similar. En respuesta a la inquietud de que no se interpretaran objetivamente las condiciones flexibles de los apartados b) y c) al determinar si el porteador había obrado razonablemente al negarse a cumplir una orden, se sugirió incorporar a la variante B el principio enunciado en el proyecto de artículo 1 bis de la variante A. No obstante, se indicó que el recurso a dicho principio o criterio de la "razonabilidad" no dotaría de por sí de mayor objetividad a la interpretación de las condiciones enunciadas en los apartados b) y c). Se observó que la determinación del derecho de un porteador a negarse a ejecutar instrucciones obligaría en última instancia a marcar una pauta de la razonabilidad de dicha negativa en una u otra de las variantes sugeridas en el párrafo 1 del artículo 57. Además, se sugirió que la carga de la prueba, en caso de que el porteador incumpliera la obligación de ejecutar las instrucciones, se regulase en el párrafo 4 de este mismo artículo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del proyecto de artículo 57:

49. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:
- el texto de la variante B del proyecto de párrafo 1 era preferible al de la variante A; y
 - la Secretaría debería tener en cuenta las sugerencias efectuadas con miras a mejorar su texto.

Proyecto de artículo 57, párrafo 2

50. En el Grupo de Trabajo las delegaciones estuvieron de acuerdo en que, conforme a lo decidido anteriormente, se suprimiera en el párrafo 2 toda referencia a personas que no fueran la parte controladora o el porteador. No obstante, varias delegaciones coincidieron en que dicha supresión tal vez privara al porteador de un argumento para obtener el reembolso de los daños abonados a otros cargadores por la pérdida de sus mercancías o por todo daño en ellas ocasionado al ejecutarse las instrucciones de la parte controladora. A raíz de esta sugerencia, se expresó la opinión de que tal vez sería necesario incluir una referencia en el proyecto de párrafo 1 por la que se permitiera al porteador rehusar la ejecución de las instrucciones si tal ejecución pudiera causar daños a las mercancías de otros cargadores; sin embargo, se consideró una solución más apropiada aclarar en el párrafo 2 que el porteador tendría derecho a que se le reembolsara toda suma abonada por concepto de daños a terceros.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 2 del proyecto de artículo 57:

51. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:
- suprimir en el párrafo 2 toda referencia a partes que no sean la parte controladora o el porteador;
 - al reformularse este párrafo, velar por que quede claro el derecho del porteador a reclamar el reembolso de toda suma que haya abonado por daños y perjuicios a otros cargadores a raíz de la ejecución de las instrucciones; y
 - pedir a la Secretaría que se estudie si hará falta hacer, en el párrafo 1 de este artículo, alguna referencia a los posibles daños causados a las mercancías de otros cargadores.

Proyecto de artículo 57, párrafo 3

52. En el Grupo de Trabajo hubo acuerdo general en que se suprimiera la primera oración del párrafo 3, pero manteniéndose, sin corchetes, el texto que figuraba a continuación entre corchetes. Se observó que dicha supresión evitaría duplicaciones; no obstante, se sugirió que se retuviera la parte de la primera oración relativa a la cuantía de la garantía que deberá prestar la parte controladora.

53. Se cuestionó la finalidad del apartado b), dado que, al exigir garantía, el porteador daba a conocer su intención de ejecutar la orden, y que el porteador no tenía derecho a negarse a ejecutar una orden por razón de los gastos que supusiera, a la luz de lo dispuesto en la variante B del párrafo 1 del propio artículo. Por consiguiente, se sugirió que se suprimiera el apartado b) del párrafo 3. No obstante, se expresaron pareceres contrarios, aduciendo que el principio enunciado en el apartado b) seguía teniendo utilidad habida cuenta de que el porteador podía negarse a ejecutar una orden que interfiriera en el curso normal de sus operaciones, si bien cabría aclarar más el texto a este respecto. También se sugirió que se aclarara el derecho implícito del porteador a rehusar la ejecución de una orden si la parte controladora no prestaba la garantía debida.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 3 del proyecto de artículo 57:

54. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió pedir a la Secretaría que modificara el texto de la manera siguiente:

- mantener, sin corchetes, el texto que figuraba entre corchetes;
- suprimir la primera oración del proyecto de párrafo pero manteniendo, en un futuro proyecto revisado, el principio referente a la cuantía de la garantía que deberá prestarse; y
- aclarar el texto del apartado b) o reformularlo para indicar que el porteador podrá negarse a ejecutar una orden si no recibe la debida garantía.

Proyecto de artículo 57, párrafo 4

55. Se recordó al Grupo de Trabajo que se tenía previsto estudiar, en el marco del párrafo 4 del proyecto de artículo 57, cuestiones como la naturaleza de la responsabilidad del porteador por no ejecutar las instrucciones de la parte controladora y toda limitación de dicha responsabilidad, así como otras cuestiones como la carga de la prueba. A juicio de una delegación, el texto del párrafo 4 del proyecto de artículo 57 que se proponía en el párrafo 20 del documento A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 representaba una mejora con respecto al texto existente del proyecto de convenio, pues en él se aclaraba la base de la responsabilidad y la limitación de tal responsabilidad.

56. Como aclaración suplementaria, se expresó la opinión de que las pérdidas o los daños materiales resultantes del incumplimiento de las instrucciones por parte del porteador se regirían por el régimen general de la responsabilidad enunciado en el artículo 17 del proyecto de convenio. En la medida en que las pérdidas fueran materiales, se estimó que cabría suprimir el párrafo 4 del proyecto de artículo 57 para dejar estas pérdidas al arbitrio del régimen general de la responsabilidad. No obstante, se señaló que lo más probable era que esas pérdidas fueran económicas, y no materiales, como, por ejemplo, las pérdidas resultantes de que no se hayan descargado las mercancías en un puerto de escala, lo cual podía suponer que su venta reportara un beneficio menor. Se indicó que el texto del párrafo 4 no regulaba adecuadamente la cuestión de las pérdidas económicas eventuales y que, si se suprimía el texto para que dicha cuestión pasara a regirse por el régimen general de la responsabilidad, tampoco se resolvería el problema. En el Grupo de Trabajo hubo acuerdo general en que, dada la complejidad de toda reglamentación de las pérdidas económicas, se dejara esta cuestión al arbitrio del derecho interno. Pese a que algunas delegaciones estimaron que con la simple supresión del párrafo 4 del proyecto de artículo 57 las pérdidas materiales se regirían por las disposiciones generales de la responsabilidad y de su limitación, mientras que las pérdidas económicas quedarían al arbitrio del derecho interno, como pretendía el Grupo de Trabajo, se respaldó la petición de una delegación de que se preparara alguna disposición que definiera mejor esta intención, para examinarla ulteriormente. Además, se consideró que tal vez procediera insertar en alguna otra parte del proyecto de convenio una disposición más general por la que se remitiera el régimen de las pérdidas económicas al derecho interno; esta cuestión quedó pendiente y el Grupo de Trabajo la examinará ulteriormente.

57. Varias delegaciones apoyaron la opinión de que si se dejaba la cuestión de las pérdidas económicas al arbitrio del derecho interno, la cuestión de la limitación de esas pérdidas habría de dejarse asimismo al arbitrio del derecho interno. El Grupo de Trabajo tomó nota de esta sugerencia para examinarla ulteriormente.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 4 del proyecto de artículo 57:

58. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- suprimir el texto actual del párrafo 4 del proyecto de artículo 57; y
- pedir a la Secretaría que preparara un texto, que el Grupo de Trabajo examinaría ulteriormente, en el que se remitieran las pérdidas materiales al régimen general aplicable a la responsabilidad y a los límites de la responsabilidad, y las pérdidas económicas al derecho interno.

Proyecto de artículo 58. Entrega presumible

59. El Grupo de Trabajo aprobó sin cambios el contenido del proyecto de artículo 58.

Proyecto de artículo 59. Obligación de facilitar información o documentos y de dar instrucciones al porteador

Cuestiones referentes al ámbito de aplicación y el contenido del proyecto de artículo 59

60. En lo concerniente al ámbito de aplicación y el cometido de este proyecto de artículo se plantearon las siguientes cuestiones:

a) Dado que la parte controladora no tiene por qué tener un interés personal en la carga, tal vez no sea siempre la persona más indicada para facilitar al porteador la información requerida;

b) Dado que la parte controladora no necesita dar su consentimiento para ser designada parte controladora y que tal vez incluso desconozca su designación como tal, no procede imponerle el tipo de obligaciones previstas en el proyecto de artículo;

c) En el proyecto de artículo se habla no sólo de información, sino también de “instrucciones o documentos”, que pudieran no estar al alcance de la parte controladora;

d) No está clara la relación entre la información a que se hace referencia en el proyecto de artículo y la información que el cargador está ya obligado a facilitar a tenor del apartado a) del proyecto de artículo 30;

e) Tal vez no proceda solicitar, como se dispone en la segunda oración del proyecto de artículo, que el cargador facilite la información no obtenida de la parte controladora, dado que el cargador, al requerirse esa información, tal vez no tenga un interés directo en la operación, por tratarse de información referente a las instrucciones para la descarga de la mercancías a raíz de una orden de entrega especial dada por la parte controladora;

f) No se definen en modo alguno las consecuencias de que la parte controladora o el cargador no faciliten la información solicitada por el porteador; y

g) Sólo el porteador, como parte en el contrato de transporte, y no la parte ejecutante, debe estar habilitado para solicitar información, instrucciones o documentos adicionales.

Respuestas a las cuestiones referentes al ámbito de aplicación y el cometido del proyecto de artículo 59

61. En respuesta a dichas cuestiones, se expresó firme apoyo al principio enunciado en el proyecto de artículo, pues era crucial para el porteador poder recurrir a determinada parte para obtener toda información que necesitara una vez que hubiera asumido la custodia de las mercancías. Esa información podría ser, por ejemplo, requerida para cumplir alguna orden recibida conforme a lo previsto en el artículo 54 o a raíz de algún suceso imprevisto (por ejemplo, una huelga en el puerto de descarga o la necesidad de adoptar medidas especiales para preservar las mercancías). Además, se señaló que:

a) La designación de una parte controladora suele efectuarse a raíz de un contrato de venta o de la emisión de un crédito documentario, por lo que cabe prever que todo comprador o consignatario o todo banco que emita una carta de crédito haya previsto dicha posibilidad;

b) Aun cuando la parte controladora no haya aceptado expresamente su designación como tal, o incluso no tenga noticia de ella, cabrá por lo común presumir que dicha parte estará interesada en que se preserven las mercancías, ya sea por haberlas comprado o por haber adquirido una garantía real sobre ellas;

c) En el contexto de la regla del artículo 59, la parte ejecutante ocupa una posición más significativa que la que ocupa respecto de otras disposiciones, en las que se había suprimido sin problema la referencia a la parte ejecutante, por estimarse que era ajena a la relación contractual; por lo que, en este caso, tal vez procediera mantener la referencia a la parte ejecutante marítima; y

d) Cabría tener en cuenta la eventual falta de disponibilidad de la información, de las instrucciones o de los documentos (“esos datos ...”) agregando a dicho texto las palabras “siempre que disponga de ellos”, a fin de aligerar así la carga que se está imponiendo a la parte controladora.

Consecuencias de que no se facilite la información solicitada

62. Sobre las consecuencias de que la parte controladora o el cargador incumpla la obligación de proporcionar al porteador la información solicitada, se señalaron las siguientes posibilidades:

a) El porteador quedaría exonerado de responsabilidad por todo daño sufrido por las mercancías o por toda demora en su entrega que sea imputable al hecho de no habersele facilitado la información solicitada. Esta consecuencia se derivaría del régimen general de la responsabilidad establecido en el artículo 17, por lo que no sería preciso incluir regla alguna al respecto en el proyecto de artículo 59;

b) Cabría autorizar al porteador para negarse a ejecutar una orden dada conforme a lo previsto en el artículo 54, mientras la parte controladora o el cargador no le hubieran proporcionado la información solicitada conforme a lo previsto en el artículo 59. Esta facultad sería el resultado implícito del requisito, enunciado en el apartado b) del párrafo 1 de la variante B del artículo 57, de que toda orden dada al

porteador pueda ser razonablemente ejecutada, pero se señaló que el Grupo de Trabajo tal vez desee, en su momento, precisar más éste.

Parecer predominante y sugerencias de forma suplementarias

63. Prevalció el parecer, en el Grupo de Trabajo, de que este proyecto de artículo enunciaba una regla útil para resolver determinado problema, por lo que procedía mantener su contenido en el futuro convenio. No obstante, quedaba pendiente la cuestión de su eventual solapamiento con la obligación que tenía el cargador, a tenor del apartado a) del artículo 30, así como la procedencia de hacer depender el acceso a dicha información de una obligación impuesta a la parte controladora. Como posible solución, se sugirió reformular no sólo el título del proyecto de artículo, a fin de que refleje su finalidad concerniente a la información suplementaria exigible, sino también su texto con el fin de matizar las obligaciones de la parte controladora, variándolas ligeramente en función de que dicha parte ejerza o no activamente su derecho de control.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 59

64. El Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- mantener en el texto el contenido del proyecto de artículo 59;
- pedir que se reformulara el título del proyecto de artículo, diferenciándolo del título del artículo 30 y adjetivando las palabras “información, instrucciones o documentos” con el término “suplementarios” y suprimiendo la referencia a “obligaciones”;
- mantener la referencia a la parte ejecutante, verificando si era necesaria a los efectos de esta disposición; y
- pedir a la Secretaría que reformulara el proyecto de artículo teniendo en cuenta las deliberaciones reseñadas, con miras a que el Grupo de Trabajo lo examinara ulteriormente.

Proyecto de artículo 60. Modificación por acuerdo

Ampliación de la lista de disposiciones de rango facultativo o susceptibles de estipulación en contrario

65. Si bien el Grupo de Trabajo se mostró en general de acuerdo con el contenido del proyecto de artículo 60, se expresó el parecer de que convendría ampliar la lista de disposiciones susceptibles de estipulación en contrario, particularmente a la luz de la índole comercial del proyecto de convenio, y sin menoscabo de que se preserve la índole imperativa de toda disposición que ampare algún derecho de las partes. Entre las disposiciones que cabría incluir en la lista del artículo 60 se citaron los apartados a) y d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 56 y el proyecto de artículo 59. Ahora bien, se expresó cierta cautela frente a dicha ampliación de la lista de disposiciones de rango no imperativo del artículo 60, dado que había partes interesadas en la operación de transporte que podrían verse privadas del amparo otorgado por las disposiciones que se sugería incluir en esa lista, como sería el caso del consignatario de las mercancías o de un tenedor ulterior de un conocimiento de embarque. Se convino en general en que se estudiara cuidadosamente toda adición que se fuera a hacer en dicha lista, examinándose cada caso por separado.

Possible duplicación con el párrafo 2 del proyecto de artículo 55

66. Se señaló a la atención del Grupo de Trabajo la posibilidad de que la segunda oración del proyecto de artículo 60, por la que se exige que toda estipulación en contrario del régimen del Convenio sea consignada en los datos del contrato o incorporada a ellos por remisión, pudiera duplicar en parte lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 55 que exige que toda modificación del contrato de transporte sea consignada en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte que se haya emitido.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al proyecto de artículo 60:

67. A raíz de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo decidió que:
- toda adición que eventualmente se hiciera a la lista de disposiciones de índole no imperativa del proyecto de artículo 60 se efectuara tras un estudio pormenorizado de cada caso en particular; y
 - la Secretaría examine, al ir a reformular este artículo la posibilidad de que la regla en él enunciada duplique en alguna manera lo ya dispuesto en el párrafo 2 del proyecto de artículo 55.

Reconsideración de la regla del apartado d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 56 y fórmula conciliatoria propuesta

68. Al concluir su examen del capítulo 11 concerniente al derecho de control, el Grupo de Trabajo reanudó, conforme a lo convenido, su examen del apartado d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 56 que regula la extinción del derecho de control o su transferencia al consignatario (véase párr. 36 *supra*). Tras recordar la firmeza con que se expresaron ciertos pareceres divergentes a este respecto en el Grupo de Trabajo, se sugirió la siguiente fórmula conciliatoria para resolver dichas divergencias:

a) Extender la duración del derecho de control, respecto del texto propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.56, hasta el momento de la entrega efectiva de las mercancías, conforme se hace en el texto propuesto en el párrafo 15 de A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1;

b) Incluir la regla del apartado d) del párrafo 1 del artículo 56 en la lista de disposiciones de índole no imperativa del artículo 60, facultando así a las partes contractuales para abreviar la duración del derecho de control; y

c) Enmendar ligeramente la variante B del apartado c) del párrafo 1 del artículo 57 a fin de que el proceso de entrega figure entre los motivos que podrá alegar el porteador para denegar la ejecución de toda orden de la parte controladora que interfiera con el curso normal de sus operaciones.

69. Como respuesta a las preguntas formuladas respecto del funcionamiento efectivo de la fórmula conciliatoria sugerida, se explicó que la regla supletoria, por la que se aplazaba la extinción del derecho de control hasta el momento de la entrega efectiva de las mercancías, sería enunciada en el apartado d) del párrafo 1 del artículo 56, mientras que las partes podrían estipular toda modificación de la duración del derecho de control con arreglo a su autonomía contractual reconocida en el artículo 60. Se explicó además que la referencia al proceso de entrega,

introducida en la variante B del artículo 57 1 c), tenía por objeto amparar al porteador, facultándole para denegar la ejecución de toda orden que le diera la parte controladora una vez iniciado el proceso de entrega de las mercancías.

70. Si bien algunas delegaciones pidieron que se les mostrara primero el texto por el que se fuera a dar curso a la fórmula conciliatoria propuesta, se apoyó en general con firmeza dicha propuesta. Algunos reiteraron el parecer de que la duración del derecho de control estaba ya definida al comienzo del artículo 54, por lo que no hacía falta definir en la regla del artículo 56 1 d) el momento de extinción de dicho derecho. Se observó, no obstante, que para poder incluir dicha regla en la lista de disposiciones de carácter no imperativo del artículo 60 hacía falta que se regulara explícitamente en alguna parte esa extinción del derecho de control. Se expresaron otros pareceres según los cuales no era necesario hacer una mención explícita, en la variante B del artículo 57 1 c), del proceso de entrega, dado que ese proceso formaba ya parte del curso normal de las operaciones del porteador. Como cuestión de forma, se observó que al incorporar la fórmula conciliatoria propuesta, se habría de evitar toda duplicación, en lo concerniente a la anotación que había de hacerse de toda modificación del contrato de transporte en todo título de transporte o documento electrónico de transporte emitido, a que pudiera dar lugar una aplicación combinada del párrafo 2 del artículo 55 y del artículo 60.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al apartado d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 56:

71. A raíz de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se pidiera a la Secretaría que preparara un texto por el que se adoptara la fórmula conciliatoria enunciada en el anterior párrafo 68, prestando la debida atención a todas las cuestiones de forma mencionadas en el curso de las deliberaciones al respecto.

Cuestiones sustantivas regulables en el actual proyecto de convenio

72. Antes de pasar al examen de la siguiente cuestión que el Grupo de Trabajo tenía previsto abordar (véase A/CN.9/WG.III/WP.60, párr. 26), se propuso reconsiderar las cuestiones sustantivas que serían objeto del régimen del futuro convenio. Se observó que, desde el último calendario fijado por la Comisión para que el Grupo de Trabajo III concluyera su labor², el Grupo de Trabajo trabajaba sujeto a ciertos plazos para que finalizara su labor sobre el proyecto de convenio. Si bien se observó que todas las cuestiones sustantivas o de fondo actualmente abordadas en el proyecto de convenio eran importantes y merecedoras del esfuerzo encaminado a lograr una armonización jurídica al respecto en el ámbito internacional, algunas de ellas eran más controvertidas que otras y requerían una regulación más detallada, por lo que tal vez no procediera incluirlas en el proyecto actual de convenio. Se señaló también que, pese a su importancia, dichas cuestiones no constituían el eje central del régimen del convenio, dedicado a la cuestión de la responsabilidad y al comercio electrónico. Se estimó que tal vez convendría dejar las cuestiones más difíciles y complejas, tales como el derecho a la retención de las mercancías, los gravámenes, la posición reconocible a terceros en el contrato de

transporte, la transferencia de responsabilidades y el flete, para ser examinadas más adelante en el marco de otro tipo de instrumento internacional, como una ley modelo.

73. Se argumentó que el traslado de algunas de las cuestiones más difíciles del proyecto de convenio a un futuro programa, al margen del proyecto de convenio, tendría, según algunas delegaciones, varias ventajas:

- a) se simplificaría y racionalizaría el texto del proyecto de convenio;
- b) un convenio simplificado resultaría más aceptable;
- c) toda cuestión más compleja resultaría más fácil de resolver en el marco de un instrumento más flexible, como una ley modelo;
- d) cabría dedicar más tiempo a toda cuestión particularmente difícil; y
- e) se concluiría antes la labor preparatoria del proyecto de convenio actual.

74. Al ser general esa preocupación, se propuso que el Grupo de Trabajo recomendara a la Comisión que incluyera esas cuestiones en su programa para su labor futura. Se dijo que si el Grupo de Trabajo aprobaba este enfoque, podría pedir a la Secretaría que le ayudara a presentar esa recomendación a la Comisión.

75. Esta sugerencia obtuvo el firme respaldo del Grupo de Trabajo, pero se convino en que el traslado de ciertas cuestiones sustantivas del actual proyecto de convenio a una lista de cuestiones más complejas, destinadas a ser examinadas en el futuro, debería ser objeto de consulta. Se estimó que el Grupo de Trabajo podría empezar de inmediato a preparar una lista preliminar abierta de dichas cuestiones.

Conclusión del Grupo de Trabajo

76. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en que por el momento se dejaran de examinar algunas de las cuestiones más complejas y difíciles reguladas en el proyecto actual de convenio, pasándolas a una lista de cuestiones que se examinarían más adelante, posiblemente en el marco de una ley modelo o de algún otro instrumento jurídico internacional más flexible.

Transferencia de derechos - capítulo 12

77. En vista de la decisión de que se aplazara el examen de algunas de las cuestiones más complejas, se indicó al Grupo de Trabajo que el capítulo 12, relativo a la transferencia de derechos era una de las cuestiones que convendría aplazar. Se sostuvo que sólo el proyecto de artículo 62 debería entrar en esa categoría de cuestiones aplazables hasta un debate ulterior, mientras que los proyectos de artículo 61 y 63 deberían examinarse durante el actual período de sesiones del Grupo de Trabajo. Según una opinión contraria, habría que suprimir el capítulo 12 en su totalidad. Si bien se consideró que la idea de suprimir el capítulo era prematura, varias delegaciones del Grupo de Trabajo estimaron que debería aplazarse el examen de todo el capítulo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo

78. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en que se aplazara el examen del tema de la transferencia de derechos (capítulo 12) hasta después de que se celebraran consultas.

Entrega al consignatario - capítulo 10 (continuación)

79. Se recordó al Grupo de Trabajo que su examen más reciente del proyecto de capítulo 10 sobre la entrega al consignatario fue iniciado en su 16° período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 188 a 239), pero que se interrumpió dicho examen por falta de tiempo, por lo que será reanudado en su actual período de sesiones. Se recordó también que el examen completo más reciente de este tema por el Grupo de Trabajo tuvo lugar durante su 11° período de sesiones (véase A/CN.9/526, párrs. 62 a 99), y que la delegación de los Países Bajos presentó un documento con información concerniente a la entrega con ocasión del 16° período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.57).

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

80. El Grupo de Trabajo reanudó sus deliberaciones sobre el proyecto de capítulo 10 por el apartado c) del artículo 49, prosiguiendo así el examen de este tema por el lugar donde fue interrumpido en su 16° período de sesiones (véase A/CN.9/591, párr. 239). Se indicó que el proyecto de artículo 49 c) destinado a resolver un problema sistémico con el que tropieza un porteador en todo supuesto en el que se le inste a hacer entrega de las mercancías al consignatario sin serle presentado título de transporte negociable o documento electrónico de transporte negociable alguno. Se observó que esta práctica es bastante frecuente en ciertos ramos del comercio no sólo en supuestos en los que el título de transporte negociable no estuviera disponible para ser presentado por razón de alguna demora imputable, por ejemplo, al funcionamiento del sistema crediticio, sino también en supuestos en los que se hiciera un uso tan anómalo del conocimiento de embarque, que dicho título no estuviera disponible en el puerto de descarga. En dichos casos, la regla del apartado c) del artículo 49 amparaba al porteador al liberarle de su obligación de hacer entrega de las mercancías al tenedor del título o documento, contra su devolución.

81. Se expresaron ciertas inquietudes respecto del engarce funcional de la regla del apartado c) del proyecto de artículo 49, dado que contravenía a la obligación ya tradicional de tener que presentar el conocimiento de embarque para obtener la entrega de las mercancías. Se adujo además el problema suscitado por el hecho de que el conocimiento de embarque seguiría estando en circulación, por lo que cabía que se presentara un tenedor para exigir la entrega de las mercancías. Se expresaron también reparos por razón del menoscabo que esta regla podría suponer para la coherencia interna del régimen del convenio, dado que con arreglo al capítulo concerniente al derecho de control, se exigía que la parte controladora presentara al porteador el título negociable a fin de poder ejercitar su derecho de control y dar

instrucciones al porteador, procurándose así que el porteador tuviera conocimiento, en todo caso, de que la parte controladora era además el tenedor del título negociable.

82. Se respondió que la regla enunciada por este apartado tenía por objeto frustrar todo empleo abusivo del conocimiento de embarque, por ejemplo, la práctica de retener intencionalmente un documento de titularidad para utilizarlo como pagaré sin fecha de vencimiento y que el hecho de que la parte controladora hubiera de presentar el conocimiento de embarque para dar instrucciones al porteador no suponía que hubiera de hacer entrega del conocimiento para obtener la entrega de las mercancías. Respondiendo a la pregunta de si un vendedor FOB estaría lo bastante amparado por esta regla, se dijo que caso de tratarse de una venta FOB, el vendedor FOB estaría lo debidamente amparado por el hecho de que dicho vendedor sería, a la vez, el tenedor del título negociable o del documento electrónico de transporte, por lo que sería también la parte controladora que habría de dar la orden al porteador para que éste efectuara la entrega de las mercancías.

83. Se expresó cierto apoyo en el Grupo de Trabajo en pro de que se suprimiera este apartado. Ahora bien, el Grupo de Trabajo tomó nota del mencionado empleo abusivo que se hacía del conocimiento de embarque, por lo que aprobó esta tentativa de solucionar dicho problema, amparando al porteador que hubiera de efectuar la entrega en estas condiciones. Si bien se reconoció que no cabía dar por concluido el examen del apartado c) del artículo 49 hasta que el Grupo de Trabajo examinara las disposiciones conexas de los apartados d) y e), el Grupo de Trabajo se mostró favorable a la regla del apartado c) de este artículo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al proyecto de artículo 49 c):

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

- se retuviera el texto del apartado c) del proyecto de artículo 49 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56, a fin de que sirviera de base para sus futuras deliberaciones al respecto.

Variante A con el apartado d) y variante B con los apartados d) y e) del proyecto de artículo 49

85. Se dijo que las dos variantes del apartado d) del artículo 49 tenían por objeto indicar que el tenedor de un título de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable no retenía derecho alguno a la entrega de las mercancías, una vez efectuada la entrega. Se sugirió que tal vez procediera aclarar algo más este punto en el propio proyecto de texto.

86. Se expresó el parecer de que existía una notable divergencia entre las variantes A y B del apartado d) del artículo 49 dado que el texto entre corchetes de la variante A excluía de su propio ámbito de aplicación toda entrega de las mercancías sin presentación previa de un título o documento de titularidad que se hiciera con arreglo a lo previsto en el apartado c) de este mismo artículo, mientras que la variante B regulaba explícitamente dicho supuesto. Por ello, se expresó cierta preferencia por la variante B, dado que preveía salvaguardias adicionales para el supuesto de una entrega efectuada con arreglo al apartado c). Se expresó la inquietud de que el alcance de la variante B resultara demasiado restrictivo dado que

cabría interpretarlo como aplicable únicamente a una entrega efectuada a tenor de lo previsto en el apartado c), privándose así del amparo debido a un tenedor de buena fe, al que no fuera aplicable el apartado c) de este artículo.

87. Se habló también del amparo debido al tenedor en todo supuesto en que se emitieran dos o más originales de un conocimiento de embarque. Se observó que en dichos casos, la práctica comercial facultaba al tenedor de uno de esos originales para reclamar la entrega de las mercancías, conforme a lo previsto en el apartado a) del artículo 49. Se sugirió insertar en el apartado d) de este mismo artículo el requisito de que todo conocimiento habrá de llevar consignado el número de originales que se haya emitido, o que, en caso contrario, se inserte este requisito en algún lugar del proyecto de capítulo 9 relativo a los títulos de transporte y a los documentos electrónicos de transporte, conforme fue propuesto en el párrafo 14 de A/CN.9/WG.III/WP.62, y se sugirió que se aplazara el examen de este punto hasta que se hubiera examinado el capítulo 9 (véanse párrs. 227, 230 y 233 *infra*).

88. Respondiendo a una pregunta, se indicó que la referencia que se hacía en el apartado d), a un “arreglo contractual o de otra índole, distinto del contrato de transporte”, tenía por objeto amparar a todo tenedor de buena fe de un título o documento negociable. Se indicó además que en el supuesto de un banco que negociara una carta de crédito, la protección otorgada con arreglo al apartado d) del artículo 49 sería aplicable no sólo a aquellos casos en los que el banco hubiera ya confirmado la carta emitida y estuviera por ello obligado a aceptar el título negociable, sino también a aquellos casos en los que se hubiera designado únicamente al banco intermediario, sin que éste hubiera aún asumido dicha obligación.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al apartado d) del proyecto de artículo 49

89. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió:

- retener los apartados d) y e) del artículo 49, es decir el texto de su variante B tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56 para que sirviera de base para toda futura deliberación al respecto del Grupo de Trabajo; y
- encomendar a la Secretaría que reformule el texto de la variante B, a la luz de sus deliberaciones al respecto.

Proyecto de artículo 50. Incumplimiento de la obligación de dar las instrucciones debidas

90. Se dijo que la regla del artículo 50 tenía por objeto amparar al porteador en aquellos casos, no demasiado raros en la práctica, en los que éste no pudiera efectuar la entrega de las mercancías por alguna insuficiencia de las instrucciones que ha de darle la parte controladora o el cargador con arreglo a lo previsto en los artículos 48 y 49, o por no haber podido localizar a la parte controladora o al cargador. Se sugirió que el calificativo de “debidas” con el que se adjetivaba el término “instrucciones” podría dar lugar a dificultades de interpretación, por lo que convendría aclarar su alcance, indicando, por ejemplo, que las instrucciones dadas deben ser suficientes para permitir la entrega de las mercancías.

91. Se sugirió suprimir la remisión que se hacía en los artículos 52 y 53 al artículo 50, pero que se mantuviera la remisión que se hacía al artículo 51 por ser

este artículo el único lugar donde se enunciaban los derechos que el porteador podría ejercitar. Se respondió que los artículos 52 y 53 concernían a la aplicación del artículo 50. Se explicó, en particular, que el artículo 52 regulaba aquellos supuestos en los que el título de transporte llevara incorporada alguna obligación de dar aviso de la llegada de las mercancías al punto de destino, tal vez a una persona que no fuera la parte controladora, y se hubiera incumplido dicha obligación.

92. Se sugirió que el texto del artículo hiciera referencia al consignatario ya que cabía que, a la llegada de las mercancías al punto de destino, la parte controladora y el consignatario no fueran una misma persona.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al proyecto de artículo 50

93. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió que:

- la Secretaría examinara la manera de reformular el artículo 50 a la luz de las inquietudes formuladas en el curso de las deliberaciones.

Proyecto de artículo 51. Imposibilidad de efectuar la entrega

94. Se indicó que el artículo 51 tenía por objeto dotar al porteador de derechos y remedios en todo supuesto en el que haya intentado, sin éxito, hacer entrega de las mercancías, ya sea porque el consignatario no haya aceptado la entrega o por no haber podido efectuar dicha entrega por algún motivo legal o reglamentario.

95. Se dijo que debería vincularse expresamente lo dispuesto en el artículo 51 al artículo 50, a fin de no dar a entender que se conferían dichos derechos al porteador independientemente de todo incumplimiento por la parte controladora o por el cargador de su obligación de facilitar al porteador instrucciones apropiadas para la entrega. Se expresaron reservas respecto de la relación entre varias de las disposiciones del capítulo relativo a la entrega y se apoyó la opinión de que se aclarara en particular la relación entre los proyectos de artículo 46, 50, 51 y 53. Se opinó también que si se reordenaban ciertas disposiciones, anteponiendo, por ejemplo, la regla del aviso a dar, del artículo 52, al artículo 51 o fusionando tal vez el artículo 52 con elementos tomados del artículo 51, se aclararía quizá el juego combinado previsto de estas disposiciones.

Proyecto de artículo 51, párrafo 1

96. Se observó, con respecto al apartado a) del párrafo 1 del artículo 51 que podían hacerse dos tipos de arreglos contractuales en relación con la custodia de las mercancías que no pudieran ser entregadas: un contrato ulterior para almacenar las mercancías o un acuerdo entre el cargador y el porteador de no recurrir a los remedios previstos en el artículo 51 y de concertar alguna otra solución. Se expresó la opinión de que no se necesitaba el texto entre corchetes en el apartado a) para dar margen a la formación de un contrato ulterior y que, por lo tanto, debería suprimirse. Se propuso además que cabía dar margen para concertar otros arreglos entre el cargador y el porteador insertando en algún lugar apropiado del párrafo 1 las palabras “salvo que se haya convenido otra cosa en el contrato de transporte”. Se apoyó estas propuestas, pero se observó que se debería obrar con cautela a la hora de insertar las palabras “salvo que se haya convenido otra cosa en el contrato de transporte” en el párrafo 1 del artículo 51, a fin de evitar todo efecto imprevisto,

como sería alguna modificación del párrafo 2 donde se hacía remisión al párrafo 1 del mismo artículo.

Proyecto de artículo 51, párrafo 2

97. Se sugirió precisar, en el apartado b) del párrafo 2, que las palabras “tomar toda otra medida” incluían la “destrucción eventual de las mercancías”. Esta sugerencia obtuvo apoyo en el Grupo de Trabajo, debido a que a menudo un porteador había de actuar con rapidez para destruir bienes perecederos o que supusieran un peligro depositados bajo su custodia. Se preguntó si este derecho a destruir mercancías sería condicional o incondicional. Se opinó además que toda disposición que previera la destrucción eventual de las mercancías debería prever también la supervisión de las autoridades del lugar, al igual que la venta de las mercancías conforme a lo previsto en el apartado c) del párrafo 2 del artículo 51.

98. Se formularon reservas sobre las palabras “en opinión del porteador”, que figuraban en el apartado b) del párrafo 2, particularmente si en dicho párrafo se facultaba al porteador para la destrucción eventual de las mercancías, tal como se había sugerido. Se estimó que esas palabras deberían suprimirse, pues dicha regla resultaría demasiado subjetiva si se hacía depender su aplicación de la opinión del porteador; en cambio, las palabras “esté razonablemente impuesta por las circunstancias” resultaban apropiadas y deberían mantenerse en el texto. Si bien hubo algunas críticas contra la supresión de las palabras “en opinión del porteador” por considerarse que el texto así mutilado resultaría demasiado restrictivo para el porteador en casos en que hubiera de adoptar decisiones rápidas, se estimó que el criterio impuesto, de la razonabilidad de la medida que se adoptara, era lo bastante flexible para ser correctamente aplicado en tales circunstancias. Se propuso que se aplicara también dicho criterio, de la “razonabilidad de la medida adoptada”, del apartado b) del párrafo 2 a sus apartados a) y c). Se expresó la opinión que al determinar el criterio apropiado para esta disposición debía tenerse presente el contexto y que no se trataba de enajenar las mercancías durante el contrato de transporte sino de dar al porteador los derechos necesarios para ocuparse de las mercancías depositadas bajo su custodia una vez cumplidas sus obligaciones dimanantes del contrato de transporte.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre los párrafos 1 y 2 del proyecto de artículo 51

99. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- suprimir el texto que figuraba entre corchetes en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 51;
- insertar en un lugar apropiado del texto del apartado a) las palabras “salvo que se haya convenido otra cosa en el contrato de transporte”;
- agregar al apartado b) del párrafo 2 alguna norma referente a la destrucción de las mercancías que tal vez requiera que se haga bajo la supervisión de alguna autoridad del lugar;
- suprimir las palabras “en opinión del porteador” en el apartado b) del párrafo 2;
- adaptar el título del proyecto de artículo a su contenido;

- reordenar los artículos del proyecto de capítulo concerniente a la entrega, en aras de una mayor funcionalidad y claridad, buscando en particular la ubicación más idónea para el proyecto de artículo 52;
- pedir a la Secretaría que examine y prepare toda modificación que proceda del texto a la luz de las deliberaciones reseñadas.

Proyecto de artículo 51, párrafo 3

100. Se expresaron ciertas reservas sobre la segunda mitad del texto del párrafo 3 del proyecto de artículo 51, pues se estimó que las palabras “a reserva de toda deducción por concepto de cualquier gasto en el que se haya incurrido respecto de las mercancías y de toda otra suma que le sea debida al porteador” podrían interpretarse en el sentido de que comprendían las sumas adeudadas al porteador por concepto de otras remesas de mercancías. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que ésa no era la intención de la disposición, y estimó que bastaría con trasladar las palabras “respecto de las mercancías” al final de la frase, para aclarar dicho texto. Se cuestionó la procedencia de esta aclaración, al sostenerse que el porteador debería poder deducir del producto de la venta cualquier cantidad que se le adeudara por concepto de transportes anteriores. Dicho parecer no fue aceptado y varias delegaciones apoyaron la opinión de que dicha regla sólo debería abarcar toda suma debida al porteador por concepto del transporte de la remesa de que se trate, mientras que cuando una deuda no guarde relación con dicha remesa, deberá dejarse la cuestión de si el porteador tendrá derecho a efectuar una deducción compensatoria por ese concepto al arbitrio del derecho interno aplicable.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 3 del proyecto de artículo 51

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

- esta disposición contaba con apoyo, por lo que la Secretaría debería estudiar toda modificación del texto que le diera mayor claridad, a la luz de las deliberaciones reseñadas;
- se estudiará, en la versión inglesa, la procedencia de hablar, en el título de este artículo, de “(mercancías) no reclamadas” (*unclaimed*) en vez de “no entregables” (*undeliverable*).

Proyecto de artículo 52. Notificación de llegada a su lugar de destino

Proyecto de artículo 52

102. Se expresó la opinión de que el texto actual del artículo era demasiado restrictivo, en el sentido de que sólo trataba de la notificación de la llegada de las mercancías a su lugar de destino. Sin embargo, en la práctica, los porteadores se enfrentaban con frecuencia con la necesidad urgente de adoptar medidas cautelares o de otra índole con respecto a la carga que no había llegado a su lugar de destino, por ejemplo a raíz de un accidente. Se sugirió ampliar el proyecto de artículo para que resultara aplicable a esos supuestos.

103. Se respondió que este artículo sólo pretendía ser aplicable al ejercicio de ciertos derechos del porteador tras la llegada de las mercancías a su lugar de destino. La obligación general del porteador de custodiar la carga, por ejemplo, se regulaba en el artículo 14, mientras que los remedios de que dispone el porteador

con respecto a las mercancías que puedan constituir un peligro para la carga están reguladas en el artículo 15, y el derecho del porteador a recibir ciertas instrucciones de la parte controladora estaba regulado en el artículo 59. En su conjunto, esas disposiciones facultaban ya al porteador para actuar en circunstancias extraordinarias. No obstante, se reconoció que tal vez procediera aclarar el juego recíproco de todas esas disposiciones en una futura versión del proyecto de convenio.

104. Se preguntó si el porteador debería dar un aviso expreso a la persona adecuada antes de hacer uso de cualquiera de los derechos mencionados en el párrafo 2 del artículo 51. Se respondió que la finalidad del artículo 52 no era otra que la de supeditar el ejercicio de cualquiera de los derechos mencionados en el párrafo 2 del artículo 51 a su obligación de dar un aviso oportuno, a la persona adecuada, de la llegada de las mercancías a su lugar de destino. Es decir, un porteador no debería, por ejemplo, proceder a la venta de las mercancías no reclamadas sin haber dado aviso a la persona indicada de la llegada de las mercancías a su lugar de destino. Dicho artículo no exige que el porteador dé un segundo aviso para indicar las medidas que piensa adoptar respecto de las mercancías no reclamadas al aplicar algún remedio previsto en el párrafo 2 del proyecto de artículo 51.

105. Hubo acuerdo general de que el porteador no podría valerse de ningún remedio ofrecido en el párrafo 2 del artículo 51 sin haber dado aviso de la llegada de las mercancías a la persona adecuada. A este respecto, se sugirió que el proyecto de convenio exigiera expresamente, a título general, que el porteador diera ese aviso. Se recordó, no obstante, al Grupo de Trabajo sus deliberaciones anteriores con respecto al artículo 46, en las que se había decidido que el proyecto de convenio no debería establecer requisito general alguno de dar aviso de la llegada de las mercancías (véase A/CN.9/591, párr. 214). Se sugirió además que se aclarara en el texto de este artículo el orden por el que se habría de notificar a las personas en él mencionadas.

Conclusiones del Grupo de Trabajo con respecto al proyecto de artículo 42

106. Después del debate, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se mantuviera el contenido del artículo, pero aclarándose el orden por el que debería darse aviso a las partes en él mencionadas;
- tal vez procediera reconsiderar la ubicación de este proyecto de artículo.

Proyecto de artículo 53. Responsabilidad del porteador por las mercancías que no haya podido entregar

Su fusión eventual con el proyecto de artículo 46

107. Se observó que tanto el proyecto de artículo 53 como la segunda oración del proyecto de artículo 46 regulaban la responsabilidad del porteador, en todo supuesto en que se dejara las mercancías bajo su custodia, después de su llegada al punto de destino. Se indicó además que, aun cuando el proyecto de artículo 51, al que se remitía en el artículo 53, enunciaba una regla de mayor alcance que la del artículo 46, la responsabilidad del porteador definida en los proyectos de artículo 46 y 53 era de índole similar. Se sugirió por ello fusionar en una única disposición el contenido del artículo 53 y la segunda oración del artículo 46. El Grupo de Trabajo

se mostró favorable a esta propuesta aun cuando se observó que el momento del traspaso de la responsabilidad por las mercancías no sería exactamente el mismo a tenor del artículo 46 que a tenor del artículo 53.

Norma de la responsabilidad aplicable al porteador

108. Un gran número de delegaciones se mostraron insatisfechas por lo bajo que se había fijado la norma de responsabilidad aplicable al porteador en el artículo 53, según la cual éste habría de cometer un acto doloso o de negligencia temeraria para ser tenido por responsable de la pérdida de aquellas mercancías que no hubiera podido entregar. Ahora bien, prevaleció el parecer de que la norma de responsabilidad aplicable en este supuesto no debería ser tan elevada como la del artículo 17 del proyecto de convenio, concerniente a la responsabilidad general del porteador por toda pérdida o daño ocasionado a las mercancías durante el período de su responsabilidad, dado que en el supuesto regulado por el artículo 53, las mercancías seguían estando bajo la custodia del porteador por un incumplimiento imputable al consignatario, al no haber éste aceptado su entrega. El Grupo de Trabajo se mostró claramente favorable a que la norma de responsabilidad aplicable al porteador en este supuesto fuera más baja que la establecida por el artículo 17 pero más elevada que la del texto actual del artículo 53.

109. Se expresaron diversos pareceres respecto de la forma en que procedería articular en el marco del convenio, la norma de responsabilidad aplicable al porteador, al fusionarse las reglas enunciadas al respecto en los artículos 46 y 53, a fin de que el nuevo texto sea interpretado por igual en todos los ordenamientos jurídicos. Se formularon las siguientes propuestas al respecto:

a) No haber obrado con grave negligencia o cometido “falta grave”; aun cuando se dijo que en algunos ordenamientos se desconoce este concepto;

b) Obrar con el cuidado razonable en función de las circunstancias; aun cuando algunos estimaron que esta norma evocaba la de obrar con la debida diligencia que se estimó excesiva en el supuesto actual, ya que, según se dijo, caso de combinarse esta norma con la de la culpa eventual asignable al porteador, se estaría elevando su responsabilidad, en algunos ordenamientos, al nivel establecido en el artículo 17;

c) Cuidar de las mercancías como si fueran propias o sin incurrir en negligencia grave, pese a que esta norma era poco conocida; y

d) Adoptar la norma de responsabilidad enunciada en el artículo 17 actual, basada en la culpa eventual, pero sin invertir la carga de la prueba.

110. Si obtuvo cierto apoyo cada una de dichas propuestas, se estimó que ninguna de ellas se prestaba a ser interpretada por igual en los diversos ordenamientos jurídicos. No obstante, se estimó que había suficiente acuerdo en el Grupo de Trabajo acerca de la norma de responsabilidad aplicable al porteador en el caso considerado para que se preparara un texto que pudiera ser examinado por el Grupo de Trabajo.

111. Se expresó también el parecer que tal vez procediera aplicar una norma de diligencia distinta según que el porteador hubiera retenido la custodia de las mercancías o la hubiera encomendado a un tercero. Se sugirió que en el primer caso se siguiera aplicando al porteador una norma algo más estricta, mientras que en el

segundo se le tuviera únicamente por responsable de su culpa eventual en la elección del encargado de custodiar las mercancías. Ahora bien, se expresaron ciertas dudas sobre la procedencia de distinguir entre esos dos supuestos, dado que la responsabilidad del porteador por la custodia de las mercancías no era probablemente delegable a otra persona.

Carga de la prueba

112. Se pasó a examinar la cuestión de la carga de la prueba, en el marco del futuro artículo fusionado, por la pérdida o daño de las mercancías y se sugirió que se asignara al consignatario dicha carga, ya que, si el porteador seguía teniendo la custodia de las mercancías, ello se debía al consignatario que no aceptó su entrega al término de la operación negociada en el contrato de transporte. Este parecer obtuvo el apoyo requerido.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al proyecto de artículo 53

113. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se fusionara en un solo texto el proyecto de artículo 53 con la segunda oración del proyecto de artículo 46;
- se impusiera una norma de diligencia algo más alta que la exigida en el artículo 53 actual pero inferior a la del artículo 17, debiéndose velar por que se prestara a ser interpretada por igual en todos los ordenamientos jurídicos; y
- la Secretaría preparara a la luz de las deliberaciones una nueva versión de este artículo, que sirviera de base para la futura labor del Grupo de Trabajo.

Derecho de retención

114. Se recordó al Grupo de Trabajo que se había sugerido, en su 16º período de sesiones, al examinarse el capítulo 10 del proyecto de convenio que se regulara en su texto el derecho del porteador a retener la carga en determinados supuestos (véase A/CN.9/591, párrs. 221 y 222). Se recordó además la propuesta presentada al Grupo de Trabajo, en su actual período de sesiones, concerniente al derecho eventual del porteador a retener las mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.63).

115. Se señaló que si bien cabía considerar la regulación sustantiva del derecho de retención como parte del juego más completo de cuestiones que serían examinadas más adelante por el Grupo de Trabajo, la regla actual del artículo 13 del proyecto de convenio, imponiendo una obligación absoluta al porteador de hacer entrega de las mercancías, se prestaba a ser entendida como impidiendo todo ejercicio por el porteador de algún derecho de retención eventual que le fuera reconocido por la ley por lo demás aplicable. Se sugirió por ello insertar una regla en el proyecto de convenio en donde se explicitara que su régimen no interferiría en modo alguno con todo derecho de retención que el derecho interno por lo demás aplicable reconociera al porteador. Se sugirió además que se redactara esa nueva disposición en términos parecidos a los de la regla enunciada en el párrafo 14 de A/CN.9/WG.III/WP.63, habida cuenta del enfoque similar adoptado en el artículo 87 del proyecto de convenio, en lo concerniente a la avería gruesa. Hubo apoyo en el Grupo de Trabajo

por esta propuesta, sugiriéndose que la Secretaría buscara el lugar más adecuado para insertar dicha regla, y que reformulara su texto en términos que resultaran coherentes con los de toda otra disposición conexas del proyecto de convenio, prestándose particular atención, a dicho respecto, a la referencia que se hacía en el párrafo 14 de A/CN.9/WG.III/WP.63 a la parte ejecutante marítima.

116. Ahora bien, se expresó cierta cautela respecto al empleo abusivo de textos por los que se pretendiera aclarar que el régimen del convenio respetaba el derecho por lo demás aplicable a toda cuestión no expresamente regulada por el futuro convenio, ya que ello se prestaba a ser entendido como indicando que, en todo supuesto no expresamente mencionado, el régimen del convenio si interferiría con la norma de derecho interno por lo demás aplicable.

Conclusiones del Grupo de Trabajo:

117. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió que:

- la Secretaría formulara una nueva disposición reguladora del derecho de retención a la luz de lo dicho en sus deliberaciones, inspirándose, en particular, en el texto enunciado en el párrafo 14 de A/CN.9/WG.III/WP.63, que luego se ubicaría conforme proceda en el texto del convenio.

Responsabilidad del porteador y del cargador por todo incumplimiento de una obligación prevista pero no expresamente regulada en el proyecto de convenio

118. Se informó al Grupo de Trabajo que, en el marco de las consultas informales sobre el tema de la entrega de las mercancías al consignatario, se suscitó la cuestión de si se enunciaría en el proyecto de convenio una disposición sobre la responsabilidad del porteador y del cargador por todo incumplimiento de alguna obligación prevista pero no expresamente regulada en el proyecto de convenio (véase A/CN.9/WG.III/WP.57, párrs. 49 a 52).

119. Se sugirió que esa regla de índole general serviría para resolver ciertos supuestos como, por ejemplo, el de un error en la entrega o de en entrega a persona distinta del consignatario. Ahora bien, se indicó asimismo que, si bien esa disposición pudiera ser en principio conveniente, su preparación pudiera resultar excesivamente laboriosa y lenta, por lo que la ultimación de su texto pudiera dificultar aún más la finalización del texto del convenio. Se sugirió además que se dejara este asunto al arbitrio del derecho interno, mientras que ciertas cuestiones, como la de los límites de la responsabilidad por error en la entrega, serían mejor tratadas en el capítulo del proyecto de convenio dedicado a los límites de la responsabilidad.

Conclusiones del Grupo de Trabajo:

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

- no se insertara en el proyecto de convenio una disposición general sobre la responsabilidad del porteador y del cargador en supuestos que estuvieran previstos pero no expresamente resueltos en el proyecto de convenio.

Ámbito de aplicación, autonomía contractual y disposiciones conexas

121. Se recordó al Grupo de Trabajo que muy recientemente, en sus períodos de sesiones 14° y 15°, había examinado los temas del ámbito de aplicación y de la autonomía contractual de las partes (véanse A/CN.9/572, párrs. 81 a 104, y A/CN.9/576, párrs. 10 a 109, respectivamente). Se recordó asimismo que se habían presentado propuestas sobre el ámbito de aplicación, la autonomía contractual y disposiciones conexas para que las examinara el Grupo de Trabajo en su actual período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.61, A/CN.9/WG.III/WP.65 y A/CN.9/WG.III/WP.70).

122. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con la sugerencia de que examinara el ámbito de aplicación, la autonomía contractual y las disposiciones conexas basándose en el texto revisado propuesto que figura en los documentos presentados (en particular en A/CN.9/WG.III/WP.61) y que abordara las principales cuestiones pendientes, a saber:

- a) Supresión propuesta del apartado c) del párrafo 1 del artículo 8 del proyecto de convenio;
- b) Nuevo texto propuesto para aclarar el artículo 9 que regulaba el ámbito de aplicación del proyecto de convenio;
- c) Nuevo artículo 10 propuesto sobre la protección de terceros que sean partes en un contrato de transporte ajeno al ámbito de aplicación del proyecto de convenio y, en particular sobre si sería aceptable definir tales partes sin hacer remisión a un título de transporte o a un documento electrónico de transporte;
- d) Nuevo párrafo 5 propuesto para el artículo 20 con miras a aclarar el ámbito de aplicación respecto de la parte ejecutante marítima;
- e) Nuevo examen del párrafo 2 del artículo 94 referente al rango imperativo de ciertas disposiciones del proyecto de convenio aplicables a los cargadores y a otras partes;
- f) Texto enmendado del párrafo 1 del artículo 95 relativo a las condiciones para el ejercicio de la autonomía en el marco de un contrato de volumen;
- g) Nuevo examen de las reglas imperativas del párrafo 4 del artículo 95 del proyecto de convenio a las que no cabrá hacer excepción;
- h) Texto enmendado del apartado b) del párrafo 5 del artículo 95, relativo a las condiciones en las que un tercero podrá consentir en quedar obligado por las cláusulas de un contrato de volumen;
- i) Idoneidad de la regla del apartado c) del párrafo 5 del artículo 95, que impone la carga de la prueba a la parte que invoque el contrato de volumen; y
- j) Toda otra cuestión referente al ámbito de aplicación y a la autonomía de las partes que sea de interés para el Grupo de Trabajo.

Proyecto de artículo 8. *Ámbito de aplicación general*

123. El Grupo de Trabajo consideró el texto del artículo 8 que figura en el anexo de A/CN.9/WG.III/WP.56 a la luz de los retoques sugeridos en los párrafos 19 a 22 de A/CN.9/WG.III/WP.61. Se propuso en el Grupo de Trabajo retener sin corchetes, por razones de coherencia, los dos puntos de referencia “o puerto de carga” y “o puerto de descarga” que figuran en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 8, dado que se utilizan en otro capítulo del convenio como factores de conexión para determinar la competencia del foro judicial para conocer de una demanda contra el porteador (véase A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 21). Se expresaron al mismo tiempo reservas sobre la propuesta de suprimir los textos que aparecen entre corchetes en la parte introductoria del párrafo 1 del artículo 8 y sobre la sugerencia de sustituirlas por una nota explicativa apropiada sobre el proyecto de convenio.

Proyecto de apartado 8.1 c). Incorporación contractual del proyecto de convenio o de la ley aplicable

124. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el apartado c) del proyecto de artículo 8.1 fue en su 15º periodo de sesiones (A/CN.9/576, párr. 61); en aquella ocasión, el Grupo de Trabajo no llegó a ninguna decisión sobre si había que suprimir o mantener el apartado c). Se explicó al Grupo de Trabajo que esas cuestiones se habían analizado en profundidad en el documento A/CN.9/WG.III/WP.65, con miras a ayudar al Grupo de Trabajo a adoptar una decisión a este respecto. Se recordó que el texto del apartado c) del párrafo 1 del artículo 8 se había tomado del apartado c) del artículo 10 de las Reglas de La Haya-Visby, donde se había insertado a raíz de la Enmienda de Visby, con el fin de ampliar el ámbito de aplicación geográfico bastante limitado de las Reglas de La Haya.

125. Se estimó que el ámbito de aplicación del proyecto de convenio ya era de por sí lo bastante amplio y no requería una regla como la del apartado c) para ampliarlo algo más, particularmente si esa ligera ampliación podía generar más problemas que beneficios. Se mencionaron como posibles problemas los siguientes:

a) Perpetuar las divergencias de interpretación a las que habían dado lugar las Reglas de La Haya-Visby, particularmente en lo relativo a si dicho apartado tenía por objeto constituir una regla para la elección de ley aplicable o si preveía simplemente la incorporación del régimen del futuro convenio por estipulación de las partes en su contrato de transporte;

b) Ser fuente eventual de conflicto con alguna de las numerosas reglas de los dos capítulos que regulan en el convenio la vía judicial y el arbitraje, que remiten normalmente a la ley del foro, y no a la ley del Estado elegido en el contrato de transporte;

c) La parte ejecutante marítima podría verse sujeta, sin desearlo, al régimen del convenio, pese a haber cumplido su cometido en un tramo entre dos Estados no contratantes;

d) Dicha regla había suscitado, en ciertos países dificultades de rango constitucional, pues las partes podían valerse de ella para evitar que un contrato de transporte se rigiera por reglas de rango imperativo o de orden público del Estado Contratante; y

e) La ley por la que, a tenor del apartado c) del párrafo 1 del artículo 8, se declare aplicable el régimen del convenio, tal vez difiera, por lo demás, del mismo, convirtiéndose así en otra fuente eventual de conflictos.

126. Aparte del riesgo de que su inserción suscite esos problemas, se sugirió que la supresión del apartado c) no impedirá que las partes incorporen el proyecto de convenio a los términos de su contrato de transporte, a reserva de todo límite impuesto por la ley aplicable. En vista de estos factores, el Grupo de Trabajo se mostró favorable a la supresión del apartado c) del párrafo 1.

127. No obstante, algunas delegaciones se declararon partidarias de mantener en el texto el apartado c). Se argumentó que, además de ampliar ligeramente su ámbito de aplicación, dicha regla podría evitar la complejidad que supondría para el porteador que en un mismo viaje, con puertos de escala en distintos Estados Contratantes y no contratantes, sólo una parte de la carga se rija por el proyecto de convenio. Como ventajas adicionales de retener el apartado c), se citaron la gran claridad de su texto sobre si las partes podrán acogerse al régimen del convenio en virtud de una cláusula contractual de elección de la ley aplicable y la de que, en ordenamientos con un tribunal de casación, la aplicabilidad del régimen del convenio en virtud de dicha cláusula permitiría que dicho tribunal examinara el caso conforme al régimen del convenio.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 8

128. Tras deliberar, el Grupo decidió lo siguiente:

- retener, pero sin corchetes, las palabras “o puerto de carga” y “o puerto de descarga”, en los apartados a) y b) del párrafo 1; y
- suprimir el apartado c) del párrafo 1 del artículo 8 del proyecto de convenio.

Proyecto de artículo 9. Exclusiones e inclusiones de su régimen

129. Se recordó al Grupo de Trabajo que se habían sometido a su examen dos variantes del artículo 9 (véanse A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 23, y A/CN.9/WG.III/WP.70, párr. 6). Se indicó que esas dos variantes tenían por finalidad mejorar la claridad del texto propuesto sin alterar el contenido del proyecto de disposición, que se refería a exclusiones o inclusiones en el ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Según la primera propuesta, se mantendría el contenido del texto formulado en términos algo distintos y, en la segunda, se simplificaría el párrafo b) diciendo que el proyecto de artículo 10 no sería aplicable “b) a los contratos de transporte por servicio no regular salvo que el contrato de transporte esté únicamente consignado en un título de transporte o en un documento electrónico de transporte que deje además constancia de la recepción de las mercancías”.

130. Se explicó que el texto del proyecto de artículo 9, que figuraba en el párrafo 23 del documento A/CN.9/WG.III/WP.61, tenía por objeto simplificar la disposición subrayando la diferencia entre el transporte por servicios de línea y el transporte por líneas no regulares. En respuesta a una pregunta, se explicó también que el texto sugerido para el artículo 9 ya no se refería explícitamente al contrato de volumen, ya que quedaba incluido en el contrato de transporte gracias a

un ligero retoque de la definición (véase A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 16) y porque su condición de contrato de volumen sólo tenía interés respecto del régimen de la autonomía contractual, donde se le mencionaba expresamente, y no respecto del ámbito de aplicación del convenio. Al subsistir algunas dudas sobre la regulación de los contratos de volumen en la disposición sugerida en A/CN.9/WG.III/WP.61, se consideró que tal vez fuera necesario reexaminar la cuestión.

131. Se expresó agrado por la versión simplificada del artículo 9 en A/CN.9/WG.III/WP.70, que era preferida por algunas delegaciones. No obstante, se estimó que, al ser algo más detallada, la disposición propuesta en A/CN.9/WG.III/WP.61 se prestaba a una interpretación más exacta.

132. Se sugirieron algunos retoques formales para responder a las preocupaciones sobre el empleo comercial usual de ciertos términos, inclusive la posible aclaración de la regulación del transporte de mercancías a granel y en paquetes, dado que se estimó que en el futuro los tribunales se basarían más en los rasgos comerciales del ramo que en los títulos de transporte o las relaciones subyacentes entre las partes a la hora de determinar la aplicabilidad del convenio. Volvió a expresarse inquietud de que no se mencionaran explícitamente el contrato de flete y otros contratos similares. Se sugirieron por último ciertos retoques de forma para aclarar el sentido y la función de las reglas enunciadas en los incisos i) y ii) del apartado b) del párrafo 2.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 9

133. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- sustituir el texto del artículo 9 que figura en el proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.56 por el texto del artículo 9 propuesto en el párrafo 23 del documento A/CN.9/WG.III/WP.61.

Proyecto de artículo 10. Aplicación a ciertas partes en la operación

134. Se recordó que el artículo 10 del proyecto de convenio, presentado en A/CN.9/WG.III/WP.56, tenía por objeto proteger a ciertos terceros cuando un contrato, por ejemplo el fletamento de servicios no regulares, no entrara en el ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Se recordó también que en el párrafo 36 de A/CN.9/WG.III/WP.61 figuraba un texto cuya finalidad era aclarar el artículo 10, y se retiró la propuesta de que el Grupo de Trabajo examinara el texto del párrafo 6 del documento A/CN.9/WG.III/WP.70.

135. Se expresó la inquietud de que el artículo 10, lejos de amparar a terceros, los englobaba en el ámbito de aplicación del proyecto de convenio, aumentando sus obligaciones y responsabilidades. Se agregó que, por ejemplo, el artículo 34, al que se remitía entre corchetes en el artículo 10, imponía determinadas obligaciones al cargador documentario. Se respondió que el proyecto de artículo 34 también daba al cargador documentario los derechos e inmunidades reconocidos al cargador en los capítulos 8 y 14. Se sugirió una enmienda que aclarara que se respetaría toda disposición que vinculaba a un tercero tenedor de un conocimiento de embarque a un acuerdo de arbitraje consignado en un fletamento.

Enfoque documentario y no documentario

136. Se indicó que cabía adoptar dos enfoques para determinar las partes a las que sería aplicable el proyecto de convenio a tenor de lo dispuesto en el artículo 10: una variante basada en la emisión de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte y otra basada en los terceros enumerados en una lista del artículo 10 sin que hiciera falta emitir título de transporte o documento electrónico de transporte alguno. Se observó que si bien el texto de documento A/CN.9/WG.III/WP.56 había adoptado un enfoque documentario, el texto del artículo 10 que se proponía en A/CN.9/WG.III/WP.61 seguía un criterio no documentario. Se explicó que la propuesta basada en el enfoque no documentario partía del entendimiento de que el Grupo de Trabajo se había pronunciado anteriormente en pro de que se adoptara un enfoque documentario, salvo que pudiera establecerse claramente la lista de terceros que se deseaba insertar en el proyecto de artículo 10.

137. Se sostuvo que la adopción de un criterio no documentario en el artículo 10 respondería mejor a las necesidades previsibles de la práctica comercial al suprimir toda dependencia de un título o documento electrónico y al adelantarse así a la evolución previsible del comercio electrónico. Se agregó que el interés del requisito documentario enunciado en el artículo 10 no parecía ser esencial para el régimen del convenio, habida cuenta de que el título o documento exigido podía ser no negociable. Sin embargo, se expresó cierta inquietud ante el hecho de que se abandonara el criterio documentario en el artículo 10 sin haber examinado detenidamente las posibles consecuencias de un cambio tan importante en el sistema actual.

Retención de la referencia a la persona descrita en el artículo 34

138. Se señaló que el artículo 10, propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.61, hacía referencia al cargador documentario descrito en el artículo 34. Se expresó cierta preferencia por incluir a ese supuesto cargador en la lista de personas del proyecto de artículo 10, dado que pese a no ser parte en el contrato de transporte, esa persona asumiría ciertas obligaciones del cargador, por lo que debería gozar de la protección ofrecida por el artículo 10. En sentido contrario, se argumentó que el cargador documentario asumía, conforme al artículo 34, todas las obligaciones y responsabilidades del cargador, por lo que toda referencia explícita al cargador documentario en la lista del artículo 10 suscitaría dudas sobre si se habría de dar al cargador documentario un trato distinto del otorgable al cargador.

Variante A o variante B de los apartados a) y b) del proyecto de artículo 10

139. Se señaló asimismo que en tanto en el apartado a) como en el b) del artículo 10 propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.61 figuraban dos variantes entre corchetes: en la variante A de uno y otro apartado se hablaba de partes originarias en el contrato de transporte, mientras que en la variante B se hablaba del porteador y del cargador. Algunos estimaban preferible hacer referencia al “porteador” y al “cargador”, ya que esos términos estaban definidos en el proyecto de convenio, mientras que no ocurría así con el concepto de “partes originarias”. No obstante, se estimó que los términos “porteador” y “cargador” se prestarían también a dificultades de interpretación habida cuenta de la terminología utilizada en la

práctica comercial, por ejemplo en una póliza de fletamento, donde dichas partes no serían ni el cargador ni el porteador sino una de las partes originarias en el contrato.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 10

140. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- sustituir el texto del artículo 10 del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.56 por el texto del artículo 10 propuesto en el párrafo 36 del documento A/CN.9/WG.III/WP.61;
- dejar la cuestión de si debía o no mantenerse en el texto la frase “o la persona a la que se hace referencia en el artículo 34” para ser resuelta una vez que se hubiera examinado el artículo 34” y
- en los apartados a) y b) del artículo 10, mantener la referencia a las partes originarias en el contrato de transporte (variante A) y suprimir toda referencia al porteador y al cargador (variante B).

Proyecto de artículo 20. Responsabilidad de una parte ejecutante marítima

141. Se recordó que se había sugerido en A/CN.9/WG.III/WP.61 la inserción de un nuevo párrafo 5 en el artículo 20, que fue presentado en el párrafo 44 de dicho documento. Se indicó que la nueva regla sugerida tenía la finalidad de resolver ciertas dificultades en la interacción entre el artículo 8, relativo al ámbito de aplicación general del proyecto de convenio, y el artículo 20, referente a la responsabilidad de la parte ejecutante marítima. En particular, la nueva regla sugerida tenía por objeto evitar que se declarara aplicable el régimen del convenio a una parte ejecutante marítima que desempeñara la totalidad de su cometido en Estados no contratantes.

142. En respuesta a una pregunta se explicó que las palabras “reciba inicialmente” y “efectúe su entrega final”, que figuran en dicho párrafo 5, estaban tomadas de la versión actual del proyecto de artículo 77 (véase A/CN.9/591, párr. 41), y que tenían por objeto dotar al texto de mayor claridad para evitar que se declarara aplicable el régimen del convenio a partes ejecutantes marítimas que transportaran las mercancías de un Estado no contratante a otro, pero efectuando un transbordo en un puesto del itinerario situado en un Estado contratante.

143. En respuesta a otra pregunta, se explicó además que en dicho párrafo 5 del artículo 20 se habla del “lugar” y no del “puerto” de recepción o de entrega de las mercancías, dado que hablar del “puerto”, se presta a que se produzca una laguna en la aplicación del régimen del convenio durante el período en que las mercancías se encuentran bajo custodia de la parte ejecutante marítima, en todo supuesto en que dicha parte reciba o haga entrega de las mercancías en algún lugar situado en el interior del país que esté fuera de la zona portuaria.

144. Se sugirió que se examinara el proyecto de convenio para encontrar toda otra referencia a la parte ejecutante marítima, y con miras a determinar si dicho párrafo 5 debía únicamente excluir la aplicación del artículo 20, o si debía referirse a todo el proyecto de convenio.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 5 del proyecto de artículo 20

145. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió:

- insertar en el proyecto de convenio el nuevo párrafo 5 del artículo 20, propuesto en el párrafo 44 de A/CN.9/WG.III/WP.61; y
- pedir a la Secretaría que estudie toda otra referencia a la parte ejecutante marítima que se haga en el proyecto de convenio, a fin de determinar si la exclusión de la aplicación efectuada en dicho párrafo debe quedar limitada al “presente artículo”.

Proyecto de artículo 94 sobre la validez de determinadas estipulaciones contractuales

146. Se recordó al Grupo de Trabajo el contenido del artículo 94, que enunciaba el carácter imperativo del régimen del convenio respecto de las obligaciones y responsabilidades del porteador, conforme a lo dispuesto en su párrafo 1, y respecto de las obligaciones y responsabilidades del cargador, del consignador, del consignatario, de la parte controladora, del tenedor y del cargador documentario mencionado en el artículo 34, conforme a lo dispuesto en su párrafo 2.

Versión de A/CN.9/WG.III/WP.56 o de A/CN.9/WG.III/WP.61

147. El Grupo de Trabajo comenzó por examinar si prefería el texto del artículo 94 que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56 o el que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.61. La opinión general fue que el contenido de ambas versiones tal vez fuera igual, pero el texto propuesto en el párrafo 46 de A/CN.9/WG.III/WP.61 era más claro y por consiguiente preferible.

Proyecto de artículo 94, párrafo 2

148. Se recordó al Grupo de Trabajo que el contenido del párrafo 2 del artículo 94, que figuraba entre corchetes en A/CN.9/WG.III/WP.56 y en A/CN.9/WG.III/WP.61, enunciaba el rango imperativo que cabría otorgar al régimen del convenio respecto de las obligaciones y responsabilidades del cargador, del consignador, del consignatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario mencionado en el párrafo 34. En el Grupo de Trabajo se suscitaron las cuestiones de si debía o no retenerse todo el texto del párrafo 2 del proyecto de artículo 94, y en caso afirmativo, si debían suprimirse o no las palabras “[o aumenta]” en los apartados a) y b) de dicho párrafo.

149. Se sugirió suprimir en su totalidad el párrafo 2 del artículo 94, ya que se estimó que, en el marco del derecho mercantil, las únicas reglas imperativas necesarias eran las destinadas a amparar a ciertas partes, que adolecían de una posición negociadora que se estimaba débil, y se expresó la opinión de que las partes citadas en el párrafo 2 no necesitaban esa protección. Se dieron otras razones para suprimir el párrafo 2, como la de que esa necesidad de amparo del cargador y de otras partes en la operación de transporte debía ser evaluada artículo por artículo, y no mediante una disposición general como la del párrafo 2. Se expresó por ello cierto apoyo a favor de que se suprimiera el párrafo 2 del proyecto de artículo 94 en su totalidad.

150. Se expresó también la opinión contraria de que debía retenerse el párrafo 2 fuera de los corchetes actuales, ya que, según se sugirió, esa disposición constituía un contrapeso adecuado para equilibrar la disposición similar del párrafo 1 del mismo artículo respecto de las obligaciones y responsabilidades del porteador. Se sugirió además que no sólo los cargadores y porteadores merecían el amparo del régimen del convenio, sino también los consignatarios, y que éstos debían poder confiar en que se les aplicaran las mismas normas que amparaban a los cargadores y porteadores en el proyecto de convenio, sin tener que temer algún desvío al respecto. Se expresó también el parecer de que mantener ciertas disposiciones imperativas en el proyecto de convenio obraría en aras de la fluidez y seguridad del transporte de mercancías en general.

151. Con respecto a las palabras “[o aumenta]” que aparecían en los apartados a) y b) del párrafo 2 del artículo 94, se expresó la opinión de que debían suprimirse, al menos en el caso del apartado b), ya que no era posible aumentar el nivel actualmente ilimitado de la responsabilidad del cargador en el proyecto de convenio. Sin embargo, se expresó también la opinión contraria, al afirmarse que debían mantenerse esas palabras en el texto fuera de sus corchetes actuales, a fin de amparar a los cargadores, que ya estaban expuestos a una responsabilidad por culpa ilimitada, del riesgo de ser sometidos por vía contractual a una responsabilidad objetiva ilimitada, al ser posible privarles por dicha vía de un régimen de la responsabilidad del cargador que, conforme al convenio, estaría basado en la culpa. Hubo cierto apoyo a favor de cada uno de esos dos pareceres.

152. Se sugirió suspender el examen del párrafo 2 hasta que el Grupo de Trabajo hubiera examinado, más adelante en el período de sesiones, el proyecto de capítulo 8 sobre las obligaciones del cargador. Aunque se expresó cierta cautela en el sentido de que ello no resolvería todas las cuestiones pendientes con respecto al párrafo 2 del artículo 94, dado que su régimen no se aplicaba únicamente a los cargadores, se pensó que, no obstante, examinar el proyecto de capítulo 8 sería de ayuda al respecto.

Conclusiones del Grupo de Trabajo con respecto al proyecto de artículo 94

153. Después de su debate, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se mantuviera el párrafo 1 del artículo 94 del proyecto de convenio tal como figuraba en el párrafo 46 de A/CN.9/WG.III/WP.61; y
- se mantuviera de momento el párrafo 2 tal como figuraba en el párrafo 46 de A/CN.9/WG.III/WP.61, a fin de reanudar su examen después de que el Grupo de Trabajo examinara el proyecto de capítulo 8 sobre las obligaciones del cargador.

Proyecto de artículo 95. Régimen especial de los contratos de volumen

154. Se recordó al Grupo de Trabajo que, durante el 16° período de sesiones, se había pedido al Comité Marítimo Internacional que preparase una nota explicativa sobre la regulación de los contratos de volumen en el proyecto de convenio, para hacer comprender mejor sus repercusiones jurídicas y prácticas (véase A/CN.9/591, párrs. 221 y 244), y que esa nota se había preparado en respuesta a dicha solicitud (A/CN.9/WG.III/WP.66). Se recordó también al Grupo de Trabajo la labor anterior realizada durante el 15° período de sesiones (véase A/CN.9/576, párrs. 52 a 104) en

orden a la preparación de disposiciones sobre los contratos de volumen, lo que se había traducido en la fórmula conciliatoria, cuidadosamente negociada que se presenta en A/CN.9/WG.III/WP.56. Por último, se señaló también que se presentó al examen del Grupo de Trabajo un texto ligeramente revisado del régimen de los contratos de volumen en A/CN.9/WG.III/WP.61 (véase el párr. 49), pero que ese texto sólo tenía por objeto, salvo que se indicara otra cosa, mejorar su formulación (véase A/CN.9/WG.III/WP.61, párrs. 49 a 61).

Proyecto de artículo 95, párrafo 1

155. Pese al consenso alcanzado en el Grupo de Trabajo, en su 15º período de sesiones, sobre la autonomía de las partes en los contratos de volumen, se reiteraron ciertas inquietudes acerca del eventual abuso de los contratos de volumen para apartarse del régimen del convenio, particularmente en casos en los que se utilizaran esos contratos para intercambios comerciales importantes. Se expresó el temor de que podría parecer inconsecuente otorgar una autonomía contractual tan amplia para estipular al margen de un convenio imperativo, y se estimó preferible hacer una lista de disposiciones que pudieran ser objeto de estipulación en contrario. Desde la perspectiva contraria, se dijo que la combinación de los párrafos 1 y 5 de este artículo y de la definición de contrato de volumen del artículo 1 respondía ya a las inquietudes expresadas acerca del amparo debido a toda parte contratante. Se expresó también la inquietud de que, pese a la conveniencia de cierta autonomía contractual y que no hubiera nada que objetar al contrato de volumen, como tal, cabía que el apartado b) del párrafo 1 no amparara lo debido a las partes en esos contratos.

156. En general, el Grupo de Trabajo apoyó con firmeza tanto el régimen global de los contratos de volumen en el proyecto de convenio como el nuevo párrafo 1 en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61. Se expresó la opinión de que el marco jurídico del contrato de volumen conciliaba adecuadamente la flexibilidad comercial necesaria para estipular excepciones al régimen del convenio en determinados supuestos con la protección debida a las partes contratantes.

Conclusiones del Grupo de Trabajo con respecto al párrafo 1 del proyecto de artículo 95

157. A raíz de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo decidió que:

- el nuevo párrafo 1 del artículo 95, propuesto en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61, era en general aceptable en términos tanto del enfoque adoptado como de la reformulación de su texto.

Proyecto de artículo 95, párrafo 4 – Disposiciones que no admiten estipulación en contrario

158. El Grupo de Trabajo pasó a examinar la cuestión de si era o no conveniente que el régimen de los contratos de volumen del proyecto de convenio enuncie una lista de disposiciones absolutamente imperativas que no admitan estipulación en contrario de las partes en dicho contrato, como la lista del párrafo 4 del artículo 95 propuesto en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61.

159. Se expresó alguna preocupación con respecto a la inclusión de una disposición de esa índole en el proyecto de convenio, ya que se estimó que cabría utilizarla

ulteriormente para volver a introducir en el proyecto de convenio el concepto de las obligaciones primordiales o irrenunciables, que se había eliminado cuidadosamente del texto actual. Se estimó que la doctrina jurídica de las obligaciones primordiales sería utilizable en algunos países para dar de lado al régimen del futuro convenio sobre la distribución de la responsabilidad en supuestos en los que haya múltiples causas de la pérdida o del daño, y que ese resultado sería sumamente insatisfactorio. Se expresó, además, la opinión de que una lista como la del nuevo párrafo 4 del artículo 95 tendría escasos efectos prácticos con independencia de si se incluye o no, ya que se pensó que dicha lista tendría que incluir disposiciones manifiestamente imperativas y que, por tanto, no fueran susceptibles de estipulación en contrario alguna. Desde otra perspectiva, se dijo que las partes en un contrato de volumen debían gozar de plena autonomía contractual de forma que la única obligación que no admitiera estipulación en contrario fuera la responsabilidad por una conducta dolosa o temeraria.

160. Sin embargo, se apoyó firmemente la inclusión de una regla con una lista de todas las disposiciones imperativas que, a tenor del régimen especial del contrato de volumen enunciado en el convenio, no admitan estipulación en contrario alguna. Se expresó la opinión de que, aunque existiera el riesgo de resucitar la doctrina de las obligaciones primordiales previamente eliminada del convenio, sería más arriesgado aún dejar la lista de las disposiciones absolutamente imperativas al arbitrio de la interpretación judicial eventual del régimen del convenio. Además, se estimó que la inserción de una lista como la del párrafo 4 del artículo 95 era una parte importante de la fórmula conciliatoria buscada para amparar debidamente a las partes contratantes en el marco de un contrato de volumen.

Lista de disposiciones del párrafo 4 del proyecto de artículo 95

161. El Grupo de Trabajo examinó también las disposiciones que debían incluirse en la lista enunciada en el párrafo 4 del artículo 95. Algunos opinaron que únicamente las disposiciones con algún interés de orden público digno de amparo debían mantenerse en la lista del proyecto de párrafo 4 del artículo 95, como, por ejemplo, la obligación de navegabilidad del artículo 16 y la disposición sobre mercancías peligrosas del artículo 33. Se expresaron dudas sobre si la obligación del artículo 30 del cargador de facilitar información e instrucciones debía figurar en la lista del párrafo 4. Se expresó también el temor de que no se hubiera formulado con la claridad debida el texto por el que se incluía al artículo 66 en dicha lista. Aunque se estimó que las partes no deberían poder exonerarse de su responsabilidad por todo acto doloso, dicha interdicción no estaba claramente formulada en el texto del párrafo 4, por lo que tal vez fuera preciso reformularlo. Se sugirió ampliar la lista de disposiciones del párrafo 4 del artículo 95, incluyendo tal vez los artículos 11, 13 y 17, y el párrafo 1 del artículo 14. Por último, prevaleció el parecer de que se mantuvieran sin corchetes todos los artículos actualmente citados en el párrafo 4 del artículo 95, propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.61.

Conclusiones del Grupo de Trabajo con respecto al párrafo 4 del proyecto de artículo 95

162. A raíz de su debate, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se mantuviera en el proyecto de convenio el texto del párrafo 4 del artículo 95 propuesto en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61;

- se mantuvieran sin los corchetes actuales, en el texto del párrafo 4, todos los artículos que en él se citaban entre corchetes o sin ellos; y
- se mantuviera y aclarase debidamente la mención actual del artículo 66.

Proyecto de artículo 95, apartado b) del párrafo 5

163. El Grupo de Trabajo examinó el texto reformulado del apartado b) del párrafo 5 del artículo 95, concerniente a las condiciones que han de cumplirse para que quepa considerar que un tercero ha consentido en quedar obligado por las cláusulas de un contrato de volumen, conforme figura en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61. Se explicó que la primera oración de dicho apartado b) enunciaba el principio de que ningún tercero quedaría obligado, a tenor del régimen del convenio, por cláusula alguna a la que no haya dado su consentimiento expreso. Se explicó también que la segunda oración de ese mismo apartado b) regulaba la constancia que se había de dejar del consentimiento dado por dicho tercero, evitándose, en particular, que la mera aceptación de un documento en el que se enunciaran las condiciones generales de un contrato pudiera ser interpretada como un acto de aceptación de una cláusula de un contrato de volumen por la que se estipulara alguna excepción al régimen general del convenio.

164. Si bien se sugirió que cabría suprimir la segunda oración del apartado b) del párrafo 5, por estimarse que era innecesaria a la luz de lo ya dispuesto en la primera oración, se habló firmemente en favor de que se retuviera dicha oración que constituía una salvaguardia importante de los intereses de todo tercero, al definirse en ella las condiciones mínimas que habían de cumplirse para que se tuviera por dado el consentimiento de un tercero a quedar obligado por alguna de dichas cláusulas.

165. Respondiendo a una pregunta se señaló que todo tercero que no diera su consentimiento explícito para quedar obligado por una cláusula del contrato de volumen, a tenor de lo previsto en el artículo 95, seguiría estando amparado por el régimen general del convenio, por lo que no quedaría obligado por cláusula alguna del contrato de volumen en la que se estipulara una excepción a dicho régimen. Se indicó además, a título de ejemplo, que en un supuesto de un contrato de volumen que limitara la responsabilidad del porteador por debajo del mínimo fijado en el futuro convenio, todo tercero, que no hubiera dado su consentimiento explícito a dicha cláusula no estaría en modo alguno obligado a respetar el límite inferior pactado en el contrato y podría reclamar por concepto de pérdida el importe total de su pérdida hasta el límite fijado en el proyecto de convenio. Se sugirió, no obstante, que se enunciara claramente en el texto de este artículo cuál sería la consecuencia de que un tercero no hubiera dado su consentimiento explícito a una de dichas cláusulas consignadas en un contrato de volumen.

166. Se expresó inquietud de que la segunda oración del apartado b) del párrafo 5, concerniente a los requisitos que habrán de cumplirse para que un tercero quede obligado por ciertas cláusulas de un contrato de volumen, suscitara dificultades de interpretación. Se sugirió que el texto de esta disposición enunciara con mayor claridad los dos requisitos exigibles, es decir, el de que toda parte contractual originaria había de informar explícitamente de la excepción estipulada a todo tercero eventualmente afectado y que este requisito no se daría por cumplido por el mero hecho de que la excepción estipulada figurara en una lista pública de precios o

de servicios del porteador, o estuviera consignada en un título de transporte o en un documento electrónico de transporte.

167. Se sugirió además que la regla del apartado b) no debería permitir que una parte que fue ocasión de que un tercero no diera su consentimiento expreso, por ejemplo, al no haberle informado al tercero de las excepciones que se hubieran estipulado al régimen del convenio, se aprovechara de esa ignorancia del tercero acerca de lo estipulado en el contrato para invocar en su propio provecho alguna disposición del convenio frente a la que se hubiera estipulado en dicho contrato alguna excepción. Se explicó además, a título de ejemplo, que en el supuesto de que las partes en un contrato de volumen hubieran estipulado un límite de la responsabilidad por las mercancías superior al fijado en el convenio, todo porteador que no hubiera informado a un tercero de la excepción estipulada, debería verse privado de todo derecho a invocar el límite inferior fijado por el convenio y debería estar obligado a respetar la excepción estipulada a dicho límite en el contrato, pese a que el tercero no hubiera dado su consentimiento explícito a dicha excepción.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el apartado b) del párrafo 5 del proyecto de artículo 95

168. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió que:

- cabía aceptar el principio inspirador de la regla del apartado b), conforme figuraba en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61; pero que
- la Secretaría debería preparar un nuevo texto de dicho apartado a la luz de los pareceres expresados en los párrafos anteriores.

Proyecto de artículo 95, apartado c) del párrafo 5

169. El Grupo de Trabajo pasó a considerar la idoneidad del texto del apartado c) del párrafo 5, conforme figuraba en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61, que imponía la carga de la prueba de la validez de toda cláusula por la que se estipulara una excepción al régimen del convenio sobre la parte que invocara la excepción estipulada en el contrato de volumen. Se explicó que se había ampliado el alcance del proyecto de disposición respecto del texto previamente enunciado al respecto en la última oración del apartado b) del párrafo 6 del artículo 95 de A/CN.9/WG.III/WP.56, con miras a hacer recaer la carga de la prueba sobre toda parte que tratara de beneficiarse de la excepción estipulada. Se expresó apoyo a favor del nuevo texto del apartado c) del párrafo 5, conforme figura en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el apartado c) del párrafo 5 del proyecto de artículo 95

170. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió:

- aceptar el texto del apartado c) del párrafo 5 del artículo 95, conforme figura en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61.

Proyecto de artículo 96. Régimen especial aplicable a los animales vivos y a ciertas otras mercancías

171. Se sugirió suprimir el artículo 96 dado que el comercio de animales vivos era un comercio especializado tradicionalmente excluido del régimen de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby. Se respondió que el Grupo de Trabajo había ya decidido retener este proyecto de disposición (véase A/CN.9/572, párr. 109), pero se sugirió que cabría efectuar algunos retoques de forma a la luz de las sugerencias enunciadas en los párrafos 63 a 67 de A/CN.9/WG.III/WP.61.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 96

172. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió que:

- el contenido del artículo 96 propuesto en el párrafo 62 de A/CN.9/WG.III/WP.61, era aceptable, a reserva de todo retoque formal que se estime oportuno.

Obligaciones del cargador - capítulo 8

173. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado hace poco, en sus períodos de sesiones 13º y 16º, el capítulo referente a las obligaciones del cargador (véase A/CN.9/552, párrs. 118 a 161, y A/CN.9/591, párrs. 104 a 187). Se le recordó también que se habían presentado ciertas propuestas sobre las obligaciones del cargador para ser examinadas en su reunión actual (A/CN.9/WG.III/WP.67 y A/CN.9/WG.III/WP.69).

174. El Grupo de Trabajo aceptó la sugerencia de que examinara las obligaciones del cargador sobre la base de los textos revisados propuestos en esos dos documentos y a la luz de las siguientes cuestiones aún pendientes, de particular importancia:

- a) Si debía o no modificarse el artículo 29 sobre la obligación del porteador de facilitar información e instrucciones al cargador para convertirla en un derecho del cargador a solicitar y obtener información razonable o si debía convertirse dicha regla en una norma general de cooperación mutua entre el cargador y el porteador, y decidir, según lo que se hiciera, si debía o no mantenerse el artículo 18;
- b) Si debía hacerse extensiva la regla del artículo 29 al artículo 30 y tal vez al artículo 33;
- c) Determinar la formulación adecuada del deber enunciado en el apartado b) del artículo 30 sobre la observancia por el cargador de las normas legales y reglamentarias y demás requisitos de las autoridades;
- d) Dar una solución adecuada al problema de los daños indirectos a raíz de una demora del cargador o del porteador; y
- e) Resolver toda otra cuestión relativa a las obligaciones del cargador que sea de interés para el Grupo de Trabajo.

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

175. Se indicó al Grupo de Trabajo que se habían sometido a su examen tres variantes del artículo 29, que figuraban en el párrafo 14 del documento A/CN.9/WG.III/WP.67 (variantes A, B y C), así como una variante adicional del artículo, propuesta en el párrafo 3 de A/CN.9/WG.III/WP.69, que era idéntica a la variante C, salvo en su título y en la utilización en la versión inglesa de la palabra “carga”, en vez de “mercancías”.

Variantes A, B o C del proyecto de artículo 29

176. Se expresó la opinión de que la variante A no parecía diferir en cuanto al fondo de la variante B, pero el Grupo de Trabajo prestó muy escasa atención a la variante A, cuyo texto está calcado del presentado en A/CN.9/WG.III/WP.56.

177. Cierta número de delegaciones prefirieron el texto de la variante B por diversas razones. Pese a estar formulada como un derecho del cargador, se dijo que la variante B reflejaba bien la idea propugnada por el Grupo de Trabajo en su anterior período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 121 a 127) de que este artículo debería centrarse en la cooperación mutua entre el cargador y el porteador en orden al suministro de información y al servicio del éxito de la ejecución del contrato de transporte. Se opinó que esto era particularmente evidente, habida cuenta de la remisión que se hacía en el artículo 29 a los artículos 28 y 30, que enunciaban las principales obligaciones del cargador, indicándose así que el porteador debería prestar toda asistencia requerida por el cargador para el cumplimiento de esas obligaciones. Se sugirió que, en la variante B, después de la palabra “información”, se agregaran las palabras “de la que tenga conocimiento el porteador y que le sea pedida por el cargador”. Algunas delegaciones apoyaron la idea de limitar algo, en la variante B, el alcance del requisito de que el porteador facilite toda información necesaria, pero se estimó que con la inserción del texto sugerido le resultaría fácil al porteador eludir su deber de ayudar al cargador, facilitándole la información necesaria.

178. También obtuvo apoyo la variante C del artículo 29. Se estimó que esa variante era una disposición de alcance más general que reflejaba mejor la opinión propugnada por el Grupo de Trabajo en su último período de sesiones, conforme se indicó más arriba. Se expresaron algunas reservas acerca del deber de obrar de “buena fe”, evocado en la variante C, que, si bien era común en algunos ordenamientos jurídicos, en otros podría considerarse como una mera exhortación.

179. Sin embargo, también se expresó el parecer de que las variantes B y C no diferían en cuanto al contenido, y algunas delegaciones sostuvieron que era difícil decidirse por una o por otra. En general se convino en que la variante C tenía un alcance más amplio y general que la variante B, pero se objetó que la variante C al enunciar una responsabilidad tan general y básica, no precisaba derecho u obligación alguna. Se estimó que la variante B cumplía mejor esa función y que representaba una postura intermedia entre la definición de obligaciones firmes y la imposición de un deber general a ambas partes de cooperar entre sí. Además, algunos observaron que si el Grupo de Trabajo no aceptaba que se impusiera algún límite a la información que el porteador habría de facilitar conforme a la variante B,

o si se suprimía la remisión al artículo 30 en la variante B (véanse párrs. 182 a 184 y 186 *infra*), la variante C sería el texto preferible para el artículo 29.

180. Se sugirió que, dada la importancia que tenía el deber mutuo del cargador y del porteador de cooperar en el suministro de información para la ejecución del contrato de transporte, tal vez fuera mejor dar mayor relieve a ese deber en el proyecto de capítulo. Se estimó que tal vez sería posible lograr ese fin incorporando el contenido del artículo 29 al párrafo 1 del artículo 28. Se formuló otra sugerencia de redacción para que se ampliara el alcance de la referencia actual en la variante C a “información e instrucciones necesarias para la manipulación y el transporte seguros de las mercancías”, que podría entenderse restrictivamente como referida únicamente a los apartados a) y b) del artículo 30 (véanse párrs. 183 y 184 *infra*).

181. Se expresó otra opinión en el sentido de que el artículo 31 enunciaba el fundamento de la responsabilidad del cargador y puesto que esa disposición aplicaba la norma de la responsabilidad por culpa al cargador respecto de todo incumplimiento de sus obligaciones a tenor de los artículos 28 y 30, no hacía falta la regla del artículo 29, por lo que debería suprimirse. Si bien la sugerencia de suprimir totalmente el artículo 29 no obtuvo apoyo, se respaldó ampliamente la opinión de que el examen por el Grupo de Trabajo de los artículos 29 y 30 dependía del artículo 31, donde efectivamente se enunciaba la norma de la responsabilidad por culpa respecto de las obligaciones del cargador. Además, se observó que el apartado h) del párrafo 3 del artículo 17 era pertinente para el debate, dado que exoneraba al porteador total o parcialmente de su responsabilidad si podía demostrar que la pérdida de las mercancías o los daños sufridos por ellas se debían a actos u omisiones del cargador.

Remisión en el proyecto de artículo 29 al proyecto de artículo 30

182. Se propuso ampliar el alcance del artículo 29 mediante una remisión al artículo 30, y, posiblemente, al párrafo 2 del artículo 33. Se expresó el parecer de que tal vez resultara difícil restringir el alcance actual del artículo 30 mediante una redacción más precisa, pero que supeditar su régimen al deber de asistencia recíproca del artículo 29 sería una técnica apropiada para restringir la amplitud de las obligaciones del cargador con arreglo al artículo 30.

183. Se expresaron ciertas reservas sobre si sería apropiado hacer remisión en el artículo 29 al artículo 30. Se expresó el parecer de que hacer remisión en dicho artículo al artículo 28 resultaría oportuno, dado que la finalidad del artículo 29 era obligar al porteador, a facilitar al cargador toda información que le fuera necesaria para cumplir con su obligación de preparar debidamente las mercancías para su transporte. Se estimó en cambio que las obligaciones del cargador enunciadas en el artículo 30 se referían a información que en gran parte, cuando no exclusivamente, obraba en poder del cargador y, por ello, el porteador no podría prestar asistencia en la obtención de esa información. En particular, se señaló que los apartados a) y c) del artículo 30 se referían a la información requerida para la manipulación de las mercancías concerniente a sus características y se opinó que el porteador poca ayuda podría prestar a ese respecto. Esta opinión recibió cierto apoyo.

184. Sin embargo, se expresaron ciertas reservas sobre algunos apartados del artículo 30. Si hubo cierto apoyo por hacer remisión en el artículo 29 al apartado a) del artículo 30, hubo mayor apoyo por limitar dicha remisión a su apartado b). Se

estimó que la referencia en el apartado b) al “transporte previsto” requería claramente que el porteador facilitara cierta información a dicho respecto al cargador a fin de que éste pudiera cumplir las obligaciones que le imponía ese apartado. Se expresó el temor de que hacer remisión en el artículo 29 al apartado b) del artículo 30 reglamentara en exceso la obligación impuesta en el apartado b), de tal modo que podría llegarse a una situación de intercambio indefinido de reproches entre el cargador y el porteador por no facilitar información. Se señaló que este riesgo, en particular, mostraba que la versión más general del artículo 29, propuesta en su variante C (véanse párrs. 179 y 180 *supra*), era preferible a la variante B, ya que evitaría que debido a un exceso de detalle surgieran tales dificultades.

Mantenimiento del proyecto de artículo 18

185. Se opinó que, en cierta medida, la elección que había de hacer el Grupo de Trabajo entre las variantes A, B o C del artículo 29 dependía de su decisión de mantener o no en el texto del proyecto de convenio al artículo 18. No obstante, se recordó que el Grupo de Trabajo, en su anterior período de sesiones, había decidido suprimir el artículo 18, dejando dicha decisión pendiente de que algunas delegaciones recibieran instrucciones (véase A/CN.9/591, párrs. 184 a 187). Pese a que se sugirió que si el Grupo de Trabajo decidía retener la disposición general de la variante C del proyecto de artículo 29, tal vez deseara mantener la formulación más precisa de la responsabilidad del porteador por incumplimiento de su obligación de facilitar información e instrucciones, enunciada en el artículo 18, el Grupo de Trabajo decidió eliminar dicho artículo 18 del proyecto de convenio.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre los proyectos de artículo 29 y 18

186. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- pedir a la Secretaría que revise el texto del artículo 29 basándose en el enfoque adoptado en la variante C propuesta en el párrafo 14 de A/CN.9/WG.III/WP.67 y retocando ligeramente su texto para reflejar las observaciones reseñadas más arriba; y
- suprimir el artículo 18 del proyecto de convenio.

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

187. Se recordó al Grupo de Trabajo que se le habían presentado tres variantes para el apartado b) del artículo 30: las variantes A y B propuestas en el párrafo 20 de A/CN.9/WG.III/WP.67, y la versión propuesta en el párrafo 6 de A/CN.9/WG.III/WP.69. Se explicó que la variante A correspondía al texto del apartado b) que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56, y que el texto propuesto en el párrafo 6 de A/CN.9/WG.III/WP.69 difería ligeramente del de la variante B, tanto en la parte introductoria del artículo como en el texto del apartado b) propiamente dicho.

Encabezamiento del proyecto de artículo 30

188. Se explicó que en el texto de la parte introductoria del artículo 30, propuesto en el párrafo 6 de A/CN.9/WG.III/WP.69, se habían incluido, después de la palabra “documentos” las palabras “relacionados con las mercancías”. Se apoyó en general

la inserción de esas palabras en la parte introductoria del artículo 30, ya que precisaban mejor el alcance y el sentido de las obligaciones en él enunciadas.

Texto del apartado b) del proyecto de artículo 30

189. Se expresó cierta preferencia por la variante A del apartado b), porque adoptaba un enfoque sencillo para una disposición que según se opinó podía volverse muy compleja si se entraba excesivamente en detalles. No obstante, se formularon reservas sobre la variante A por considerarla demasiado genérica e imprecisa, y se argumentó que deberían darse más detalles para circunscribir mejor las obligaciones de información del cargador.

190. Se explicó que si bien una responsabilidad en función de la culpa eventual del cargador, tal como se enunciaba en el artículo 31, contribuiría a restringir el alcance de las obligaciones impuestas al cargador en el artículo 30, se estimó que debería precisarse más el texto de su apartado b). Se explicó que el texto de ese apartado, propuesto en el párrafo 6 de A/CN.9/WG.III/WP.69, tenía la finalidad de aclarar que la información recabada del cargador en cumplimiento de alguna norma legal o de algún reglamento de la autoridad competente podría ser exigida por dos vías distintas: o que la ley aplicable exija del cargador que facilite la información que pueda ser necesaria o que sea el porteador el que haya de dar aviso oportuno al cargador de la información que necesitará. Además, se estimó que el cargador no tendría la obligación de proporcionar la información si ésta ya fuera razonablemente accesible al porteador.

191. Pese al apoyo general prestado a la variante más precisa del apartado b) del artículo 30, propuesta en el párrafo 6 de A/CN.9/WG.III/WP.69, hubo algunas objeciones en cuanto a su estructura. Se observó que si la remisión a la “ley aplicable”, en su inciso i), tenía por objeto remitir a reglas imperativas de derecho público, no procedía enumerar dicho supuesto como fuente alternativa (respecto de la del inciso ii)) de la obligación del cargador, dado que toda regla de derecho público sería aplicable, sin necesidad de que se mencionaran en el proyecto de convenio. Además, se preguntó cuáles eran los tipos de situaciones previstos en el inciso i). Se respondió aclarando que con dicha regla se pretendía responder, por ejemplo, a ciertos requisitos de seguridad como la obligación del porteador de presentar el manifiesto, con datos que habría de obtener del cargador, a las autoridades aduaneras de determinado país 24 horas antes de cargar el buque con mercancías destinadas a ese país.

192. Se hicieron también diversas observaciones al texto del apartado b) del artículo 30 propuesto en el párrafo 6 de A/CN.9/WG.III/WP.69. Se objetó que la expresión “autoridades gubernamentales” era imprecisa y que sería más apropiado emplear expresiones como “autoridades locales”, “autoridades públicas” o simplemente “autoridades”. Además, se formularon reservas sobre la especificación de “reglas y reglamentaciones”, y se consideró que tal vez ese texto tendría que volverse a examinar. Además, se expresaron también reservas sobre la utilización de la expresión “ley aplicable”, que podría referirse tanto a la norma legal aplicable al contrato de transporte como a toda norma de derecho público aplicable al transporte, y se sugirió dar una mayor claridad al texto, tal vez eliminando por completo las palabras mencionadas. Se cuestionó, asimismo, que se empleara la fórmula “en virtud de la ley aplicable el cargador esté obligado”, pues era improbable que una norma legal especificara quién habría de informar a quién en dicho caso. Por otra

parte, se sugirió que se sustituyeran las palabras “ponga oportunamente en conocimiento de” por las palabras “notifique oportunamente a”, y que se hiciera referencia al “viaje previsto”, en consonancia con el texto de la variante A.

193. Además, a raíz de las deliberaciones reseñadas del Grupo de Trabajo, varias delegaciones reiteraron la importancia de que se mantuviera un régimen de la responsabilidad basado en la culpa para el cargador conforme al artículo 31.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el apartado b) del proyecto de artículo 30

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

- el nuevo texto del apartado b) esté basado en el texto propuesto en el párrafo 6 de A/CN.9/WG.III/WP.69; y
- se pida a la Secretaría que introduzca en el texto toda modificación que proceda a la luz de las reservas y objeciones reseñadas más arriba.

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

Necesidad de adoptar una obligación similar a la del proyecto de artículo 29

195. Se recordó al Grupo de Trabajo que durante su 16º período de sesiones se había expresado el temor de que el párrafo 2 del artículo 33, que imponía la obligación al cargador de marcar o etiquetar las mercancías peligrosas de acuerdo con las reglas locales aplicables en cada etapa del itinerario previsto, impusiera una carga excesiva al cargador si desconocía dicho itinerario (véase A/CN.9/591, párr. 163). En aquella ocasión se indicó que tal vez fuera aconsejable exigir al porteador que proporcionara la información necesaria al cargador a fin de que éste pudiera cumplir las obligaciones que le imponía el artículo 33. Se propuso insertar el texto del nuevo párrafo 4 del artículo 33, propuesto en el párrafo 31 de A/CN.9/WG.III/WP.67, a fin de paliar esas reservas.

196. Habida cuenta de la decisión que había adoptado el Grupo de Trabajo de revisar el texto de la variante C del artículo 29, basado en una obligación general de cooperación mutua entre el cargador y el porteador (véase párr. 14 de A/CN.9/WG.III/WP.67), se dijo que el texto del párrafo 4 del artículo 33, que tenía por finalidad reflejar las obligaciones más precisas de la variante B del artículo 29, no resultaría apropiado. En el Grupo de Trabajo prevaleció el parecer de que, de redactarse debidamente el texto de la variante C del artículo 29 haría innecesaria la inserción del párrafo 4 en el artículo 33.

197. No obstante, se formularon reservas motivadas por el hecho de que, como el inciso ii) del apartado b) del artículo 30, relativo a la obligación del porteador de dar a conocer oportunamente al cargador la información que necesitara (véase párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.69) aún se consideraba necesario a pesar de la adopción de una disposición del tenor de la variante C del artículo 29, se estimó que tal vez resultara también necesario aclarar la obligación enunciada en el artículo 33. Se sugirió, por ello, insertar entre corchetes en el artículo 33 el nuevo párrafo 4 con miras a que el Grupo de Trabajo lo examinara ulteriormente, o bien que se incorporara al párrafo apropiado del artículo 33 una regla como la del apartado b) del artículo 30 que limitaba la obligación del cargador. Se respondió a esas objeciones que dado que el texto del apartado b) del artículo 30 entrañaba una obligación mucho más amplia que la del artículo 33, lo más indicado sería definirla

con más precisión, en vez de invocar simplemente la obligación general de cooperación mutua enunciada en la variante C del artículo 29.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 4 del proyecto de artículo 33

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

- el párrafo 4 del artículo 33 sería innecesario y suprimible, siempre y cuando la versión revisada del artículo 29, basado en el enfoque adoptado en la variante C (del párr. 14 de A/CN.9/WG.III/WP.67), bastara para responder a las inquietudes expresadas acerca del intercambio de información necesaria para que el cargador pueda cumplir las obligaciones que le impone el artículo 33.

**Proyecto de artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador:
Demora**

199. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el tema de la responsabilidad del cargador por demora fue en su 16º período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 133 y 143 a 147) y que a este respecto se habían presentado propuestas escritas al Grupo de Trabajo para que las examinara (véase A/CN.9/WG.III/WP.67, párr. 22, y A/CN.9/WG.III/WP.69, párrs. 8 a 14). Se indicó que la demora constituía una importante cuestión en el capítulo de las obligaciones del cargador, que seguía estando pendiente pues daba lugar a complejos problemas.

200. Se apoyó la propuesta de mantener las disposiciones del proyecto de convenio referentes a la responsabilidad del porteador y del cargador por demora. Se señaló que esas disposiciones, que no existían en instrumentos anteriores, como las Reglas de La Haya, constituirían una importante contribución a la modernización del derecho del transporte. Se recordó asimismo que la puntualidad constituía un factor de gran importancia en el transporte por servicios de línea así como en la logística moderna del mundo comercial. Se señaló asimismo que debería ampararse también de toda pérdida, que fuera imputable al cargador o al porteador, a otras personas interesadas en la operación del transporte, y en particular al consignatario. Se indicó que el Grupo de Trabajo ya había concluido, en su 13º período de sesiones, su examen de la responsabilidad del porteador por demora (véase A/CN.9/552, párrs. 18 a 31), y que esa responsabilidad estaba regulada en el artículo 22, con la excepción de sus límites que estaban regulados en el artículo 65, en el capítulo dedicado a la limitación de la responsabilidad. Por consiguiente, se indicó que el Grupo de Trabajo no debía reabrir el debate sobre ese proyecto de artículo.

201. No obstante, se pusieron objeciones muy graves a la inclusión en el proyecto de convenio de los daños emergentes por concepto de demora tanto respecto del cargador como del porteador. Se indicó que tal inclusión podía suponer un riesgo enorme e ilimitado de responsabilidad para los cargadores. Por ejemplo, se explicó que si un cargador no facilitaba un documento a tiempo podría retrasar la descarga de un único contenedor cargado con mercancías de escaso valor, lo que pudiera impedir a su vez que todos los contenedores del buque llegaran y fueran descargados en su puerto de destino. En tal caso, se agregó, si bien por razones de equidad parecería que el porteador debería poder resarcirse frente a ese cargador de los daños imputables a la demora por los cuales el porteador hubiera de responder frente a otros cargadores con contenedores a bordo, si el cargador era considerado

plenamente responsable frente al porteador de todos los daños causados por haber demorado el buque, su responsabilidad no sólo podría tener repercusiones financieras devastadoras para él sino que además sería inasegurable. Se agregó que las dificultades que planteaba el establecimiento de un límite de responsabilidad razonable y lógico que pudiera aplicarse a la responsabilidad del cargador por los daños ocasionados por una demora, así como de un régimen de responsabilidad que permitiera asegurarle frente a los posibles riesgos derivados de daños por demora, hacían aconsejable la supresión en el proyecto de convenio del concepto de la responsabilidad por demora imputable al cargador. Se indicó asimismo que, a fin de asegurar la equidad y el equilibrio en el proyecto de convenio, convendría también eliminar a los daños emergentes de la demora de las causas de responsabilidad del porteador frente a los cargadores, salvo si las partes en un envío lo acordaran expresamente, dado que si se tenía al porteador por responsable frente a los cargadores por la demora se le expondría a un riesgo potencial de responsabilidad muy grave, al igual que si se tenía al cargador por responsable de dichos daños frente al porteador.

202. Además, se dijo que, a fin de mantener un equilibrio equitativo en el proyecto de convenio, era esencial incluir en él una disposición equivalente que estableciera la responsabilidad de un cargador que ocasionara la demora y que expusiera al porteador a un riesgo de pérdidas como consecuencia de las demandas por demora que otros cargadores presentaran, y que dado que la responsabilidad del porteador por los daños ocasionados por la demora estaría limitada, tal responsabilidad del cargador debería estar sujeta también a una limitación razonable. Sin embargo, se agregó que la tentativa de fijar un límite aceptable de la responsabilidad del cargador por concepto de los daños imputables a una demora había resultado ser un cometido sumamente difícil, pues un límite basado en el flete pagado por el cargador “culpable” era considerado demasiado bajo por los porteadores, mientras que los cargadores consideraban demasiado elevados límites, como la plena responsabilidad por los daños ocasionados por la demora a todos los otros cargadores. Se dijo asimismo que todo porteador debería estar amparado frente a toda pérdida que sufriera por una demora imputable a un cargador, aunque la responsabilidad resultante para dicho cargador fuera significativa. Se llegó a la conclusión de que la única solución equitativa de este dilema consistiría en eliminar del proyecto de convenio el concepto de la responsabilidad del cargador por daños a raíz de una demora imputable al cargador y, salvo que un contrato de transporte o un contrato de volumen estipule determinada fecha para la entrega de la carga, deberá suprimirse igualmente dicha responsabilidad para los porteadores. Por consiguiente, se sugirió que se enmendara el artículo 22 de modo que la responsabilidad del porteador por toda pérdida económica imputable a una demora estuviera limitada a aquellos casos en los que el porteador hubiera consentido en asumir tal responsabilidad.

203. Se recordó que se había propuesto un texto al Grupo de Trabajo (véase A/CN.9/WG.III/WP.69, párrs. 8 a 14) a tenor del cual el cargador no sería responsable de los daños emergentes de una demora, y la responsabilidad del porteador quedara limitada en consonancia. Se explicó que ese resultado podría lograrse enmendando y suprimiendo diversas referencias a la demora en el proyecto de convenio, e insertando un nuevo proyecto de artículo 36 bis (véase A/CN.9/WG.III/WP.69, párr. 14), que tenía por objeto impedir toda interpretación eventual de “daños o pérdidas de mercancías”, conforme al proyecto de convenio,

que englobara otros daños o pérdidas imputables a una demora que no fueran daños o pérdidas materiales. En respuesta a una pregunta se explicó que los daños emergentes que no serían recuperables con arreglo al texto propuesto serían no sólo las pérdidas puramente económicas, sino también toda pérdida económica parcial que fuera, por ejemplo, imputable a la fluctuación de los precios del mercado durante el período en que se hubiera producido la demora. Se explicó también que el porteador, así como el cargador, continuarían siendo considerados responsables de las pérdidas o daños materiales de las mercancías con arreglo al artículo 17 y en todo supuesto en el que las partes hubieran estipulado explícitamente la fecha de entrega.

204. Se respondió que la solución sugerida privaría a toda parte afectada de toda vía judicial disponible con arreglo al derecho interno para resarcirse de sus pérdidas económicas. Dadas las reservas expresadas ante la dificultad de redactar un texto satisfactorio, se sugirió que la solución idónea para regular la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio no consistía en limitar la responsabilidad del porteador sino en dejar dicha cuestión al arbitrio del derecho interno para todo tipo de pérdida imputable a demora. Se sugirió además que para excluir totalmente la eventualidad de que se presente una demanda por pérdidas económicas conforme al texto propuesto, no bastaría con eliminar toda referencia a la “demora” en el proyecto de convenio sino que tal vez fuera necesario insertar una disposición que excluyera toda demanda por dicho concepto presentada por el porteador contra el cargador. Se sugirió que ese proyecto de disposición se inspirara en el proyecto de artículo 4, lo que obligaría a reformular algo el texto del artículo 36 bis propuesto en el párrafo 14 de A/CN.9/WG.III/WP.69.

205. El Grupo de Trabajo examinó detenidamente las sugerencias mencionadas. Se indicó asimismo que si se dejaba la responsabilidad por demora al arbitrio del derecho interno no sólo no se haría nada por unificar ese derecho sino que se estaría perpetuando la práctica actual injusta consistente en insertar una cláusula en los conocimientos de embarque por la que el porteador se exoneraba de responsabilidad por todo daño económico imputable a demora, mientras que el cargador no disponía de una salvaguardia equivalente. Se indicó además que sería conveniente unificar al máximo el derecho en esta materia, ya que con ello mejoraría no sólo la previsibilidad jurídica sino también la asegurabilidad del riesgo, mientras que si se dejaba la cuestión en manos de los distintos derechos internos se iría en contra de esos objetivos. Se expresó también la opinión de que la responsabilidad del porteador y la del cargador por demora no tenían por qué examinarse conjuntamente, ya que la responsabilidad del porteador por demora afectaba a la obligación primordial del porteador de entregar las mercancías, mientras que la misma responsabilidad del cargador afectaba a sus obligaciones secundarias. También se sostuvo que, aunque fuera problemática, no debería descartarse tan fácilmente la demora como fundamento de la responsabilidad. Por ejemplo, la responsabilidad del cargador por demora era limitable ya que estaría probablemente basada en culpa o negligencia; la carga de la prueba recaería sobre el demandante conforme a las reglas ordinarias, y la acción ejercitable estaría sujeta a un plazo de prescripción breve, posiblemente de un año. En apoyo de una disposición del proyecto de convenio sobre la responsabilidad por demora, se dijo también que aunque la formulación de una solución equitativa para la limitación de la responsabilidad por demora fuera difícil, no era una tarea imposible, dado que en efecto ciertas legislaciones internas limitaban, por ejemplo, la responsabilidad del

cargador por demora en función del peso de las mercancías cargadas. Se agregó que, conforme a esta variante, la responsabilidad del cargador por demora podría limitarse en función del flete pagado, si bien se habían señalado los problemas que plantearía este enfoque, por ejemplo, en el caso en que la medida fuera el flete pagado por un contenedor con mercancías de bajo valor que hubiera demorado la llegada a su destino de otros contenedores con mercancías de valor muy superior. Se expresó el parecer de que cabría insertar una regla sobre la responsabilidad del porteador por demora aun cuando no se insertase regla alguna sobre la responsabilidad del cargador por demora.

206. Se respondió que si bien la unificación jurídica era, en efecto un resultado deseable, la asegurabilidad del riesgo no dependía tanto de la uniformidad de la regla como de la limitación del importe de la responsabilidad. Se instó al Grupo de Trabajo a no subestimar la dificultad que entrañaba esta tarea. En la búsqueda de una solución posible, se invitó al Grupo de Trabajo a que estudiara los tipos de daños que podrían cubrirse en un régimen de la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio. A este respecto, se dijo que, si bien los daños materiales serían siempre recuperables, los daños por pérdidas puramente económicas y los daños por pérdidas económicas parciales debidas a las variaciones del valor de las mercancías en el mercado durante el período de la demora deberían quedar al margen del ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Se sugirió que se permitiera que las partes, obrando en el ejercicio de su autonomía contractual, estipulen al margen de lo dispuesto en el artículo 22, relativo a la responsabilidad del porteador por demora, en lo concerniente únicamente a su responsabilidad por las pérdidas económicas. Se aclaró que con arreglo a dicha solución el porteador habría de responder de la demora salvo acuerdo en contrario. No obstante, se expresaron reservas por estimarse que, según como se redactara el texto definitivo del artículo 94, cabría tal vez valerse de esa autonomía contractual para incrementar la responsabilidad del cargador por demora, y tal resultado iría en contra del objetivo asignado al proyecto de disposición.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre la responsabilidad por demora:

207. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- Proseguir el examen de la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio en un futuro período de sesiones, una vez examinadas las cuestiones presentadas;
- Alentar enérgicamente la presentación de propuestas escritas sobre esta cuestión para que se examinen en el siguiente período de sesiones; y
- Suspender el examen de toda cuestión de interés para el Grupo de Trabajo en relación con las obligaciones del cargador hasta que se haya examinado el tema de la demora.

Propuesta concerniente a los conocimientos de embarque emitidos a nombre de determinada persona

208. Se recordó al Grupo de Trabajo la propuesta que se hizo en A/CN.9/WG.III/WP.68 de incluir algunas disposiciones en el proyecto de convenio

concernientes a los conocimientos de embarque emitidos a nombre de determinada persona. Se dijo que si bien el régimen del convenio en su totalidad giraba en torno de los títulos y documentos electrónicos de transporte negociables y no negociables, se utilizaba en la práctica otra modalidad de títulos o documentos de transporte con rasgos propios de una categoría intermedia entre las dos grandes categorías anteriormente mencionadas: el conocimiento de embarque emitido a nombre de determinada persona. Se observó que este título era frecuentemente utilizado en el marco de algunos ordenamientos jurídicos, aun cuando se designara por nombres distintos o se le aplicaran reglas algo distintas incluso en el interior de un mismo país. Se pensó además que, pese a que pudiera parecer superfluo hacer una mención especial del conocimiento de embarque emitido a nombre de determinada persona en el marco jurídico del proyecto de convenio, convendría prever de algún modo el trato que habría de darse a este título de transporte en el marco del futuro convenio, dado que no era previsible que las prácticas comerciales existentes se modificaran de un día al otro, a raíz de la entrada en vigor del nuevo régimen. El Grupo de Trabajo convino en limitar el examen de dicha propuesta, en su actual período de sesiones, a dos cuestiones básicas que serían la de determinar si procedía o no insertar en el convenio alguna disposición concerniente a esta modalidad del conocimiento y la de buscar una definición idónea para el conocimiento de embarque emitido a nombre de determinada persona, dejando toda otra cuestión concerniente a estos títulos para alguna etapa ulterior de sus deliberaciones.

Debe o no regularse el conocimiento emitido a nombre de determinada persona

209. Se expresó el parecer de que si era cierto que el marco actual del proyecto de convenio había previsto todas las modalidades de documento de transporte requeridas para el comercio, el hecho de que se regulara también esta modalidad intermedia y de características inciertas podría, en cierto modo, incitar a su empleo, mientras que lo que procedía hacer ahora era poner término a dichas anomalías. Por ello, se opinó que no procedía regular expresamente en el futuro convenio el conocimiento emitido a nombre de determinada persona, ya que dicho título debería regirse por el derecho general aplicable a los títulos o documentos negociables o no negociables.

210. Ahora bien, se expresó también el parecer contrario de que el proyecto de convenio debería prever de algún modo el empleo del conocimiento emitido a nombre de determinada persona, ya que la incorporación de esta modalidad del conocimiento de embarque al nuevo régimen uniforme eliminaría en buena parte la inseguridad jurídica a la que pudiera dar lugar el empleo de dicha modalidad del conocimiento. Algunos de los asistentes opinaron que, aun cuando no se utilizaba este documento en sus respectivos países, lo cierto era que esta modalidad intermedia del conocimiento se utilizaba en otros lugares, por lo que regularla de algún modo en el proyecto de convenio pudiera acrecentar la utilidad y eficiencia del nuevo régimen para sus propios países. Prevaleció el parecer de que, por razones de funcionalidad comercial, procedía regular de algún modo esta modalidad del conocimiento que se utilizaba en algunos lugares ya que cabía prever que ello contribuiría a la seguridad jurídica del comercio.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente a la inclusión del conocimiento emitido a nombre de determinada persona:

211. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se incluyeran disposiciones concernientes al conocimiento de embarque emitido a nombre de determinada persona en el proyecto de convenio.

Definición del conocimiento de embarque emitido a nombre de determinada persona

212. En el párrafo 12 de A/CN.9/WG.III/WP.68 se propuso definir el conocimiento de embarque emitido a nombre de determinada persona como “todo título de transporte no negociable en el que conste que debe ser devuelto para obtener la entrega de las mercancías”. Se observó que la intención de la definición propuesta era la de que dichos conocimientos fueran tratados, en el marco del proyecto de convenio, como títulos no negociables, por lo que este título debía conllevar el requisito de que se había de presentar o entregar al porteador siempre que el tenedor del documento deseara ejercitar algún derecho nacido del contrato de transporte del que diera fe el conocimiento de embarque, requisito que cabría designar como “regla de su presentación”. Se pensó que, para perfilar mejor su sentido, dicha definición debería exigir que la “regla de su presentación” estuviera consignada sobre el propio título como indicadora de que este documento gozaba de cierto grado de negociabilidad. Se pensó que esta definición combinaba los elementos requeridos para adecuarla con la práctica comercial actual, según la cual las partes podrían estipular este requisito de presentación de un título por lo demás no negociable, y se señaló que los formularios en uso para el conocimiento de embarque emitido a nombre de determinada persona normalmente llevaban alguna indicación de dicha “regla de su presentación”.

“que conste” (“que se indique”)

213. Se explicó que se había empleado en la definición la expresión “en el que conste” (en la versión inglesa “*indicates*”, es decir “en que se indique”) en vez de “*stated*” (“conste” o “se declare”) para dotarla de mayor flexibilidad y hacerla así aplicable a un mayor número de títulos. Pese a que el texto de dicha definición obtuvo cierto apoyo, se expresó la inquietud de que el término de la versión inglesa “indica” resultara demasiado flexible y lato, lo que daría lugar a que ciertos documentos no destinados a servir como conocimientos a nombre de determinada persona fueran considerados como tales. Se propuso sustituir en la versión inglesa el verbo “se indica” por una expresión más precisa como pudiera ser “conste”, “se indique explícitamente” o “lleve consignado”.

214. Según otra sugerencia debería aclararse el sentido de la definición insertando la expresión “con arreglo al derecho interno aplicable al documento emitido” a continuación del término de la versión actual “conste”, y formulándola en términos similares a los de la definición de “título de transporte negociable” que se da en el artículo 1 o). Dada la posibilidad de que el título emitido lleve alguna estipulación imprecisa como la de que “el porteador podrá exigir la entrega de este título al ir a efectuar la entrega de las mercancías”, se pensó que era importante señalar que la definición que se daba había de ser interpretada con arreglo al derecho interno aplicable al título emitido. Se expresó cierta inquietud de que la inserción de esa frase, por la que se remitía al derecho interno aplicable, restringiera indebidamente el alcance de la definición, limitando así los documentos a los que sería aplicable, habida cuenta en particular de la falta de uniformidad de la jurisprudencia concerniente a los conocimientos de embarque emitidos a nombre de determinada persona. Se respondió a dicha inquietud que la flexibilidad inherente al empleo del

término “indica” (en la versión española “conste”) permanecería en el texto, pero que la inserción de una frase por la que se remitiera al derecho interno aplicable enmarcaría en cierto modo el ejercicio de toda discrecionalidad a la que diera lugar el empleo de ese término.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente a la definición de conocimiento de embarque emitido a nombre de determinada persona:

215. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió que:

- que la definición actual del conocimiento de embarque emitido a nombre de determinada persona no era plenamente satisfactoria, ya que el término “indica”, empleado en la versión inglesa, resultaba demasiado flexible; y
- que la Secretaría debía preparara algunas variantes de dicha definición por las que se evitara sugerir que se hubiera de consignar en el título de transporte un texto determinado para que dicho título fuera tenido por un conocimiento a nombre de determinada persona, y sin perder en ellas de vista la necesidad eventual de hacer alguna remisión al derecho por lo demás aplicable al título de transporte.

Títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte— Capítulo 9

216. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que había examinado el capítulo del proyecto de convenio dedicado a los títulos de transporte y a los documentos electrónicos de transporte fue en su 11º período de sesiones (véase A/CN.9/526, párrs. 24 a 61). Se recordó también al Grupo de Trabajo que se habían presentado propuestas relativas a los títulos de transporte y a los documentos electrónicos de transporte para que las examinara en su actual período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.62 y A/CN.9/WG.III/WP.70). Además, se señaló que el texto de las disposiciones enunciadas en el documento A/CN.9/WG.III/WP.62 era idéntico al del proyecto de convenio recogido en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, mientras que en el documento A/CN.9/WG.III/WP.70 se proponían variantes del texto del artículo 37 y del párrafo 3 del artículo 40.

217. El Grupo de Trabajo convino en la propuesta de que procediera a examinar artículo por artículo el capítulo sobre los títulos de transporte y los documentos electrónicos de transporte, pues era la primera vez que examinaba ese capítulo durante su segunda lectura del proyecto de convenio. Además, se observó que si bien durante las deliberaciones se hablaba a menudo únicamente de los “títulos de transporte”, quedaba entendido que dicho término abarcaba también a los “documentos electrónicos de transporte”.

Proyecto de artículo 37. Emisión de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte

218. Se recordó al Grupo de Trabajo que los antecedentes históricos del artículo 37 estaban en el párrafo 3 del artículo 3 de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby, a tenor del cual el porteador emitía el conocimiento de embarque a nombre del cargador y a petición de éste, y en el párrafo 1 del artículo 14 de las

Reglas de Hamburgo, que disponían que el conocimiento de embarque se emitía a nombre del cargador y, en virtud de la definición dada en dicho instrumento del “cargador”, a nombre asimismo del consignador. Se señaló que la principal innovación del artículo 37 del proyecto actual de convenio era el reconocimiento de que el “consignador” no era necesariamente la misma persona que el “cargador”, por ejemplo, en el caso de un vendedor FOB que fuera el “consignador” de y un comprador FOB que fuera el “cargador”. Si bien se reconoció que en la mayoría de los casos el cargador y el consignador cooperarían conforme a su contrato de compraventa, no dejaba de ser posible que surgiera entre ellos una controversia y, por consiguiente, sería importante saber qué documentos habían sido recibidos por cada parte. Se explicó que el artículo 37 tenía por objeto regular toda situación que degenerara en litigio al darse al consignador el derecho a recibir un título de transporte que corroborara únicamente la recepción por el porteador de las mercancías entregadas, mientras que el cargador o el cargador documentario tenían derecho a recibir un título de transporte negociable que les permitiera proteger sus intereses hasta que se hubiera efectuado el pago con arreglo al contrato de compraventa.

219. Se observó que el texto del artículo 37 propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.70 era sustancialmente distinto del que figuraba en el proyecto de convenio. El criterio adoptado en el texto propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.70 era que sería el consignador, y no el cargador, quien controlaría de hecho las mercancías, y que el cargador no controlaría las mercancías hasta que se lo permitiera el consignador.

220. Se expresaron reservas sobre el enfoque adoptado en el artículo 37 del actual proyecto de convenio. Se estimó que en un contrato de compraventa FOB, el vendedor FOB, es decir el consignador, no estaría lo bastante amparado por el artículo 37, puesto que recibiría un mero recibo, y no un título negociable. Se opinó que el artículo 37 suscitaba dos problemas: el recibo obtenido por el consignador carecía de toda condición jurídica legalmente reconocida, mientras que una de las funciones del conocimiento de embarque era la de dejar constancia de la recepción de las mercancías. Además, se dijo que en algunos ordenamientos, la persona que hacía la entrega de las mercancías al porteador gozaba de un derecho independiente a obtener un título de transporte negociable, por lo que, en una venta FOB, el consignador debería recibir el título negociable, a título de garantía, al hacer entrega de las mercancías al porteador. Así las cosas, algunas delegaciones se declararon partidarias de la versión del artículo 37 propuesta en A/CN.9/WG.III/WP.70.

221. No obstante, según la opinión contraria, el enfoque adoptado en el artículo 37 del actual proyecto de convenio resultaba también apropiado en el caso de una venta FOB. A tenor del apartado a) del artículo 37, el consignador gozará de un derecho independiente a obtener un recibo del porteador en el que se indique que ha hecho entrega de las mercancías para su transporte, mientras que el apartado b) otorgaba al cargador el derecho a obtener del porteador el título de transporte que estime apropiado, ya que se desea que sea el cargador quien decida si el título de transporte emitido por el porteador ha de ser negociable o no negociable, salvo que la costumbre del ramo considerado sea no emitir título o documento alguno. Se estimó que la referencia en el apartado b) a “la persona a que se hace referencia en el artículo 34”, es decir al cargador documentario, protegía adecuadamente al vendedor FOB (o consignador de las mercancías). Si bien en una compraventa FOB, el vendedor FOB actuaría normalmente a nombre del comprador FOB, éste no era el

caso en el marco del contrato de transporte, donde el vendedor FOB gozaba de un derecho independiente a obtener el título de transporte. La única vía por la que el porteador podría enterarse de que el vendedor FOB (o el consignador), y no el comprador FOB (o cargador), tenía derecho al título de transporte negociable era en el caso de que el cargador hubiera dado la orden al porteador de hacer entrega al cargador documentario con arreglo al artículo 34, es decir, al vendedor FOB, del título de transporte negociable. Además, el cargador (comprador FOB) estaría obligado a dar aviso al respecto al porteador a tenor del contrato de compraventa. Según este mecanismo, el vendedor FOB, o consignador, recibiría el título de transporte negociable, por lo que se estimó que estaría adecuadamente protegido. Se estimó, por ello, que este enfoque era apropiado y que las partes en el contrato de compraventa deberían velar, en el marco de su propio contrato por sus intereses, en vez de tratar de amparar esos intereses por conducto de las partes en el contrato de transporte.

222. Obtuvo cierto apoyo el parecer de que el cargador documentario debería tener un derecho independiente a tenor del apartado b), a recibir un título de transporte, en vez de tener que defender sus intereses a través de lo estipulado en el contrato de compraventa. Se dijo, por ello, que el enfoque adoptado en el artículo 37 del texto actual del proyecto de convenio era preferible al del texto propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.70, que se consideró impreciso en cuanto a la identidad del consignador, habida cuenta de la amplitud de la definición que se daba del “consignador” en el apartado i) del artículo 1, que abarcaba toda persona que hiciera la entrega efectiva de las mercancías al porteador, incluso, por ejemplo, el conductor de un camión. Además, se sostuvo que el texto propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.70 parecía crear un régimen nuevo y complejo en virtud del cual el consignador obtendría el recibo de las mercancías, que podía canjear ulteriormente por un título de transporte negociable, y se estimó que no era necesario ese régimen para dotar al vendedor FOB de un documento al que tuviera derecho para protegerse.

223. Se hicieron varias sugerencias para aclarar el texto actual del artículo 37. Se convino en general en que se precisara el texto del apartado a) para poner en claro que se refería a un mero recibo, y no a un título de transporte o a un recibo; que hiciera las veces de un título, teniendo presente que la definición de “título de transporte” dada en el apartado n) del artículo 1 englobaba también al recibo. También hubo acuerdo en que en el apartado b) se hiciera mención del título de transporte y del documento electrónico de transporte tanto negociable como no negociable y en que se aclarara que el cargador sería el que habría de decidir si el porteador emitía un título de transporte negociable o no negociable. Se estimó que las palabras “expresa o implícitamente” eran tal vez innecesarias en el apartado b), por lo que se sugirió que se suprimieran. Se observó que esas palabras se repetían en diversas disposiciones del proyecto de instrumento y se convino en examinar cada una de ellas a fin de determinar si eran o no necesaria.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 37:

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

- el enfoque adoptado en el texto del artículo 37 era aceptable; y que
- la Secretaría deberá modificar dicho texto, insertando en el apartado a) una fórmula que precise que en dicho apartado se hacía referencia a un recibo

en sentido estricto, indicando en el apartado b) que el cargador tendrá derecho a elegir el título que habrá de emitir el porteador y haciéndose mención explícita en el apartado b) de los títulos de transporte no negociables. Deberá además examinarse el empleo que se hace de las palabras “expresa o implícitamente” con miras a su eventual supresión en todo el texto del proyecto de convenio.

Proyecto de artículo 38. Datos del contrato

225. Se señaló que la meta del artículo 38 era la de indicar el contenido mínimo obligatorio de la información que había de consignarse entre los datos del contrato. Se recordó que en el curso de las deliberaciones oficiosas se habían sugerido datos adicionales que habrían de consignarse y ciertos retoques del texto de esta disposición a fin de que el Grupo de Trabajo los examinara (véase A/CN.9/WG.III/WP.62, párrs. 12 a 18).

226. El Grupo de Trabajo se mostró en general de acuerdo con el texto del artículo 38 presentado en A/CN.9/WG.III/WP.56.

227. Se señaló asimismo que la lista de requisitos obligatorios debería ceñirse en lo posible a enunciar los datos estrictamente necesarios. Se añadió que las partes podrían estipular toda adición que estimaran oportuna a los datos del contrato en función de sus propias necesidades comerciales. Se informó, no obstante, al Grupo de Trabajo que en las consultas oficiosas sobre este capítulo se habían mencionado ciertos datos adicionales que cabría conceptuar como obligatorios (véase A/CN.9/WG.III/WP.62, párr. 14). Se citaron al respecto el nombre y la dirección del cargador o consignador; el nombre y la dirección del consignatario; los lugares para la recepción y descarga de las mercancías y los puertos de carga y descarga; el número de originales emitidos del título de transporte; una declaración, cuando así proceda, por la que se haga saber que las mercancías viajarán o podrán viajar sobre cubierta; y toda indicación que proceda acerca de la índole peligrosa de las mercancías.

228. Se sugirió insertar en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 38 las palabras “conforme sean entregadas por el cargador”. Se sugirió además suprimir en los apartados b) y c) de ese mismo párrafo las palabras “previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante”, dado que la información en ellas requerida podría ser facilitada con provecho al porteador o ala parte ejecutante con posterioridad al momento en que uno u otro reciba las mercancías pero antes de que proceda a cargarlas en el buque. Se pensó que cabría precisar que dicha información deberá facilitarse oportunamente mediante una remisión al artículo 30, que trata de la información que habrá de facilitar el cargador.

229. Se dijo además que procedería sustituir, al final del inciso i) del apartado c) del párrafo 1 del artículo 38, la conjunción “y” por “o”. Se explicó que el texto reflejaría así mejor la práctica comercial actual, por la que el cargador solía informar al porteador ya sea del número de bultos o unidades de carga o de la cantidad de mercancías que entregaba, o ya sea del peso de dichas mercancías, por lo que no procedía exigir del porteador que consignara todos esos datos cada vez. Se respondió que la disposición examinada tenía por objeto exigir del porteador que consigne el número de bultos y el peso de las mercancías entre los datos del contrato únicamente en el supuesto de que el cargador lo haya solicitado y haya facilitado además los datos correspondientes. Se observó que cabría exigir eso

mismo sustituyendo en el inciso ii) del apartado c) la frase “conforme a lo que sea entregado por el cargador” por “si el cargador solicita que se consigne dicho dato”.

230. Se sugirió que se hiciera en el artículo 38 una referencia al número de originales que se haya emitido del título de transporte negociable. Se indicó que esa referencia ampararía a todo tercero que pasara a ser tenedor de un ejemplar del título de transporte negociable, al informarle del número de originales que estaban en circulación. Se observó que, si bien debía desalentarse la práctica de emitir más de un original de cada título de transporte negociable, la regla sugerida resultará no obstante útil en la medida en que subsista esa práctica poco recomendable. Se sugirió además que cabría insertar en el artículo 40 algún texto en el que se señalen las consecuencias de todo incumplimiento del deber de informar sobre el número de originales emitidos.

231. Se sugirió asimismo insertar en el artículo 38 una referencia a los lugares de recepción y descarga de las mercancías, así como a los puertos de carga y descarga, ya que dichos lugares y puertos servirían para determinar el ámbito de aplicación del proyecto de convenio y la aplicabilidad eventual de lo dispuesto en su régimen respecto a la competencia jurisdiccional y al recurso eventual a la vía arbitral. Se sugirió además que se insertara por razones de orden público una referencia a la índole eventualmente peligrosa de las mercancías, reiterándose así el deber del cargador de facilitar todo dato que le fuere exigible con arreglo al artículo 33. Se sugirió además que se insertara también una referencia al transporte eventual de las mercancías sobre cubierta. Ahora bien, esas sugerencias no obtuvieron el apoyo requerido del Grupo de Trabajo.

232. Se sugirió que se revisara el encabezamiento del artículo 38 a fin de velar por su coherencia con el contenido ya acordado del artículo 37 en lo concerniente a la referencia que se hace al título de transporte y al documento electrónico de transporte.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al proyecto de artículo 38:

233. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió:

- insertar al final del apartado a) del párrafo 1 del artículo 38 las palabras “conforme sean entregadas por el cargador”;
- sustituir en los apartados b) y c) del párrafo 1 del mismo artículo las palabras “previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante” por una indicación del contenido de la información exigible con arreglo al artículo 30;
- insertar en el artículo 38 una referencia al número de originales que se hayan emitido del título de transporte negociable; y
- pedir a la Secretaría que prepare una versión revisada del artículo 38 a la luz de las anteriores consideraciones y que examine si procede enmendar la remisión al artículo 37 que se hace en el encabezamiento de este artículo.

III. Otros asuntos

Calendario de los períodos de sesiones 18º, 19º y 20º

234. Se observó que, a reserva de lo que aprobara la Comisión en su 39º período de sesiones, el 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo estaba previsto para los días 6 a 17 de noviembre de 2006 en Viena (véase A/60/17, párr. 241), y el 19º período de sesiones para los días 16 a 27 de abril de 2007 en Nueva York. Se observó además que, a reserva de lo que apruebe la Comisión en su 40º período de sesiones, el 20º período de sesiones del Grupo de Trabajo estaba previsto para los días 15 a 25 de octubre de 2007 en Viena.

Planificación de la labor futura

235. Con miras a estructurar las deliberaciones sobre el texto aún pendiente del proyecto de instrumento, el Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa provisional, que habría de seguirse por el orden indicado, con miras a finalizar la segunda lectura del proyecto de instrumento:

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

- Vía judicial y vía arbitral;
- Títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte (*continuación*);
- Demora y asuntos pendientes en lo concerniente a las obligaciones del cargador (*continuación*);
- Limitación de la responsabilidad, con particular referencia al proyecto de artículo 104 sobre toda eventual enmienda de los límites fijados;
- Lista de los temas cuyo examen cabría aplazar para efectuarlo en el marco de algún otro instrumento, como pudiera ser una ley modelo;
- Acciones judiciales y plazos para ejercitarlas;
- Cláusulas finales, con particular referencia a la relación del régimen del nuevo convenio con el de otros instrumentos y la avería gruesa.

236. El Grupo de Trabajo se felicitó del avance ininterrumpido de la labor preparatoria del proyecto de convenio. En vista del número y de la complejidad de las cuestiones aún pendientes de ser resueltas en el proyecto de convenio, el Grupo de Trabajo expresó el parecer de que tal vez necesitaría algún plazo adicional para completarlo. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que completaría su segunda lectura del proyecto de convenio para finales de 2006 y su lectura definitiva para finales de 2007.

Notas

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.

² Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17* (A/60/17), párr. 182.