



Asamblea General

Distr. general
17 de mayo de 2007
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

40º período de sesiones

Viena, 25 de junio a 12 de julio de 2007

Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor de su 19º período de sesiones (Nueva York, 16 a 27 de abril de 2007)*

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Introducción	1-7	5
I. Deliberaciones y decisiones	8	7
II. Preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías	9-304	7
Capítulo 1 – Disposiciones generales	9-17	7
Proyecto de artículo 1. Definiciones	9	7
Proyecto de artículo 2. Interpretación del presente Convenio	10	7
Proyecto de artículo 3. Requisitos de forma	11	7
Proyecto de artículo 4. Aplicabilidad de las excepciones y los límites de la responsabilidad	12-17	8
Capítulo 2 – Ámbito de aplicación	18-22	9
Proyecto de artículo 5. Ámbito de aplicación general	18	9
Proyecto de artículo 6. Exclusiones específicas	19-21	9
Proyecto de artículo 7. Aplicación a ciertas partes en la operación	22	9

* La exención requerida para este documento, por razón de su longitud, fue solicitada dentro del plazo para su presentación, pero el documento saldrá tarde por haberse esperado a que se aprobara esa exención.



Capítulo 3 – Documentos electrónicos de transporte	23-27	10
Proyecto de artículo 1. Definiciones relacionadas con el capítulo 3	24-25	10
Proyecto de artículo 8. Empleo y eficacia de las comunicaciones electrónicas; proyecto de artículo 9. Procedimientos para el empleo de documentos electrónicos de transporte negociables; proyecto de artículo 10. Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable; proyecto de artículo 59, párrafo 2	26-27	11
Capítulo 4 – Período de responsabilidad	28-49	11
Proyecto de artículo 11. Período de responsabilidad del porteador	28-33	11
Proyecto de artículo 12. Transporte al margen del contrato de transporte . .	34-43	13
Texto revisado del proyecto de artículo 12.	44-49	15
Capítulo 5 – Obligaciones del porteador	50-62	16
Proyecto de artículo 13. Transporte y entrega de las mercancías.	50-51	16
Proyecto de artículo 14. Obligaciones específicas	52-54	16
Proyecto de artículo 15. Mercancías que puedan constituir un peligro.	55-57	17
Proyecto de artículo 16. Obligaciones específicamente aplicables al viaje por mar	58-62	18
Capítulo 6 – Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso	63-117	19
Proyecto de artículo 17. Fundamento de la responsabilidad	63-74	19
Proyecto de artículo 18. Responsabilidad del porteador por actos ajenos. . .	75-82	21
Proyecto de artículo 19. Responsabilidad de las partes ejecutantes marítimas	83-97	23
Proyecto de artículo 20. Solidaridad y suma indemnizable	98-105	26
Proyecto de artículo 22. Cálculo de la indemnización	106-109	27
Proyecto de artículo 23. Aviso en caso de pérdida, daño o retraso	110-117	27
Capítulo 7 – Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte .	118-126	29
Proyecto de artículo 24: Desvío de ruta durante el transporte por mar	118-119	29
Proyecto de artículo 25: Transporte sobre cubierta.	120-126	29
Capítulo 1 – Disposiciones generales	127-153	31
Proyecto de artículo 1. Definiciones	127	31
Párrafos 6 y 7 – “parte ejecutante” y “parte ejecutante marítima”	128-138	31
Párrafo 8 – “parte ejecutante no marítima”	139-140	33
Texto revisado de los párrafos 6 y 7 del proyecto de artículo 1 (“parte ejecutante” y “parte ejecutante marítima”); y de los proyectos de artículo 4, 18 y 19	141-153	34

Capítulo 19 – Validez de las cláusulas contractuales	154-176	39
Proyecto de artículo 88. Disposiciones generales	155-160	39
Proyecto de artículo 89. Normas especiales relativas a los contratos de volumen	161-172	40
Proyecto de artículo 90. Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías	173-176	45
Responsabilidad por retraso en la entrega de mercancías	177-184	46
Proyecto de artículo 26: Transporte anterior o posterior al transporte por mar	185-193	50
Párrafo 2 del proyecto de artículo 62.2 concerniente a los límites de la responsabilidad	194-203	53
Proyecto de artículo 84. Convenios internacionales aplicables al transporte aéreo de mercancías	204-206	55
Capítulo 8 – Obligaciones del cargador frente al porteador	207-263	56
Proyecto de artículo 27. Entrega de las mercancías para su transporte	207-213	56
Proyecto de artículo 28. Obligaciones del cargador y del porteador de facilitar información e instrucciones	214-216	57
Proyecto de artículo 29. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos	217-219	57
Proyecto de artículo 30. Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador	220-238	58
Texto revisado del proyecto de artículo 30	239-243	62
Proyecto de artículo 31. Información requerida para enunciar los datos del contrato	244-248	63
Proyecto de artículo 32. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas	249-253	64
Proyecto de artículo 33. Asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador	254-256	66
Proyecto de artículo 34. Responsabilidad del cargador por actos ajenos	257-260	66
Proyecto de artículo 35. Extinción de la responsabilidad del cargador	261-263	67
Capítulo 9 – Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte	264-304	68
Proyecto de artículo 36. Emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte	266-268	68
Proyecto de artículo 37. Datos del contrato	269-277	69
Proyecto de artículo 38. Identidad del porteador	278-288	71
Proyecto de artículo 39. Firma	289-293	73

	Proyecto de artículo 40. Deficiencias en los datos del contrato	294-297	74
	Proyecto de artículo 41. Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato	298-300	74
	Proyecto de artículo 42. Valor probatorio de los datos del contrato	301-302	75
	Proyecto de artículo 43. “Flete pagado de antemano”	303-304	75
III.	Otros asuntos	305	75
	Planificación de su labor futura	305	75

Introducción

1. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y le encomendó la labor de preparar, en estrecha colaboración con las organizaciones internacionales interesadas, un instrumento legislativo sobre cuestiones relacionadas con el transporte internacional de mercancías, entre ellas el ámbito de aplicación de ese 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 cronológicas relativas a los antecedentes legislativos del proyecto de convenio figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.80.

2. El Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 19º período de sesiones en Nueva York del 16 al 27 de abril de 2007. Asistieron a él representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Benin, Brasil, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Gabón, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Kenya, Líbano, Marruecos, México, Nigeria, Pakistán, República Checa, República de Corea, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Uganda, Venezuela (República Bolivariana de) y Zimbabwe.

3. También asistieron observadores de los siguientes Estados: Arabia Saudita, Burkina Faso, Burundi, Chipre, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Dinamarca, El Salvador, Filipinas, Finlandia, Ghana, Grecia, Indonesia, Kuwait, Letonia, Lesotho, Malasia, Níger, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, República Democrática del Congo, República de Moldova, República Dominicana, Rumania, Santa Sede, Senegal, Ucrania y Yemen.

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

a) **Organizaciones intergubernamentales:** Comisión Europea y Organización Consultiva Jurídica Asiático-Africana;

b) **Organizaciones no gubernamentales internacionales invitadas por el Grupo de Trabajo:** Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMMTA), Asociación Internacional de los Estudiantes Europeos de Derecho (ELSA), Association of American Railroads (AAR), Cámara de Comercio Internacional (CCI), Cámara Naviera Internacional, Comité Marítimo Internacional (CMI), Consejo de Cargadores Europeos, Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA), Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (P&I), Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), Organización

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.*

Marítima para África Occidental y Central, Unión Internacional de Seguros de Transportes, y Universidad Marítima Mundial.

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 a su disposición los siguientes documentos:

a) Programa provisional anotado y corrección (A/CN.9/WG.III/WP.80 y A/CN.9/WG.III/WP.80/Corr.1);

b) El proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías y corrección (A/CN.9/WG.III/WP.81 y A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1);

c) Documento en que se definía la posición del Comité Nacional Francés de la Cámara de Comercio Internacional (CCI France) (A/CN.9/WG.III/WP.82);

d) Un documento en que se describía la posición del Consejo de Cargadores Europeos (A/CN.9/WG.III/WP.83);

e) Una propuesta del Gobierno de los Estados Unidos de América relativa a la definición del concepto de “parte ejecutante marítima” (A/CN.9/WG.III/WP.84);

f) Una propuesta de redacción presentada por el Gobierno de Suecia relativa a las obligaciones del cargador (A/CN.9/WG.III/WP.85);

g) Una propuesta presentada por los Gobiernos de Dinamarca, Noruega y Finlandia acerca del proyecto de artículo 37.1 a) relativo a los datos del contrato (A/CN.9/WG.III/WP.86);

h) Un documento en que se recogían observaciones sobre el proyecto de convenio formuladas por la Cámara Naviera Internacional, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (International Group of P&I Clubs) (A/CN.9/WG.III/WP.87);

i) Una propuesta presentada conjuntamente por los Gobiernos de Australia y Francia relativa a los contratos de volumen (A/CN.9/WG.III/WP.88);

j) Un documento en el que figuraban propuestas del Gobierno de Francia relativas a los vínculos existentes entre el proyecto de convenio sobre el transporte total o parcialmente marítimo de mercancías y los convenios aplicables al transporte por tierra o al transporte aéreo (A/CN.9/WG.III/WP.89);

k) Propuestas presentadas por la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) relativas a los artículos 1.7, 26 y 90 del proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.90);

l) Una propuesta del Gobierno de los Estados Unidos de América acerca del retraso del porteador y del cargador (A/CN.9/WG.III/WP.91); y

m) Una propuesta presentada conjuntamente por Australia y Francia sobre la autonomía contractual en el marco de los contratos de volumen (A/CN.9/612).

7. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:
 1. Elección de la Mesa.
 2. Aprobación del programa.
 3. Preparación de un proyecto de convenio 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”) a la luz del texto que figura en el anexo a una nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.81). Se recordó al Grupo de Trabajo que el texto que figura en esta nota es el resultado de las negociaciones proseguidas en el seno del Grupo de Trabajo desde 2002. El Grupo de Trabajo convino en que si bien cabía aún perfilar y aclarar el texto del proyecto de convenio, no procedía reconsiderar aspectos que pudieran ser sustantivos del texto actual, en la medida en que fueran reflejo de un consenso ya alcanzado en el seno del Grupo de Trabajo, salvo que se llegara a un consenso claro respecto del cambio sugerido. El curso de las deliberaciones y conclusiones puede verse reflejado en la sección II, que figura a continuación (véanse párrs. 9 a 304, *infra*). Cabe señalar que todas las referencias que aparezcan en los párrafos siguientes a la versión del documento A/CN.9/WG.III/WP.81, se refieren a dicha versión, conforme fue corregida en A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1.

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

Capítulo 1 – Disposiciones generales

Proyecto de artículo 1. Definiciones

9. El Grupo de Trabajo convino en aplazar su examen del artículo 1 hasta que se hubiera llegado a un acuerdo sobre los artículos de la parte dispositiva concernientes a los términos definidos en el artículo 1.

Proyecto de artículo 2. Interpretación del presente Convenio

10. El Grupo de Trabajo recordó que el texto del artículo 2 corresponde al publicado en A/CN.9/WG.III/WP.56. Tras observar que ese texto reflejaba el de otros muchos convenios internacionales, el Grupo de Trabajo aprobó su contenido.

Proyecto de artículo 3. Requisitos de forma

11. El Grupo de Trabajo consideró que el texto del artículo 3 resultaba aceptable, a reserva de que se volvieran a examinar con cuidado las remisiones que se hacían en dicho artículo. El Grupo de Trabajo convino asimismo en que tal vez fuera deseable

incluir en el texto definitivo una nota con la que se explicara que todo aviso o notificación prevista en el futuro convenio que no estuviera expresamente mencionada en el artículo 3, podría efectuarse por cualquier medio, incluso verbalmente o mediante el intercambio de mensajes de datos que no cumplieran con la definición dada de “comunicación electrónica”.

Proyecto de artículo 4. Aplicabilidad de las excepciones y los límites de la responsabilidad

12. Tras observar que el artículo 4 hablaba de la “parte ejecutante marítima”, se convino en que se aplazara el examen de este término hasta después de que se hubieran examinado los artículos 18 y 19, concernientes a las partes ejecutantes en general.

13. Se cuestionó la necesidad del artículo 4, dado que en el artículo 5 se regulaba ya el ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Se sugirió que en muchos países, los tribunales tal vez extendieran las excepciones y límites de la responsabilidad previstos en el proyecto de convenio a otras partes que actuaran en nombre del porteador, sin necesidad de lo prescrito en una regla como la del artículo 4. Se respondió, no obstante, que dicha disposición pudiera resultar útil en algunos ordenamientos. Se observó asimismo que ese artículo reflejaba lo dispuesto en las Reglas de La Haya-Visby y en las Reglas de Hamburgo. Se dijo que su supresión podría ser, por ello, interpretada como un abandono de la regla enunciada en dichos convenios anteriores.

14. Se elogió tanto la estructura como los criterios inspiradores del artículo 4, pero se observó que su texto actual parecía indicar que sólo sería aplicable a las acciones dirigidas contra el porteador. Se sugirió que se hiciera también aplicable al cargador, en la medida en que su responsabilidad estuviera regulada por el régimen del convenio. Esa propuesta obtuvo apoyo.

15. En segundo lugar, se expresó cierta inquietud de que el artículo 4 hablara únicamente de las “excepciones y límites de la responsabilidad”, lo que tal vez no amparara el derecho del porteador a que se sometiera la controversia a un foro adecuado con arreglo a lo dispuesto en el proyecto de convenio. Se sugirió reformular el artículo 4 a fin de que se interpretara por igual en todos los foros.

16. Se preguntó sobre el significado de la expresión “o de cualquier índole”. Se sugirió que esas palabras servían para englobar toda reclamación que no estuviera estrictamente fundada en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad civil, como pudiera ser una acción cuasi contractual de resarcimiento. Se convino en que se retuviera ese término para que el artículo fuera aplicable a todos los supuestos de esta índole que pudieran darse en los diversos ordenamientos jurídicos.

17. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido de las definiciones enunciadas en los párrafos 5, 9 y 25 del artículo 1. Por otra parte, pese a estimarse que el artículo 4 no era necesario en algunos ordenamientos, el Grupo de Trabajo convino en retenerlo y hacerlo aplicable al cargador en la medida en que la responsabilidad del mismo estuviera regulada por el proyecto de convenio. Respecto de la expresión “o de cualquier índole”, el Grupo de Trabajo convino en que se retuviera pero pidió a la Secretaría que reconsiderara su utilidad. En cuanto a las cuestiones de procedimiento, el Grupo de Trabajo convino en que se examinara el alcance de las

excepciones y límites de la responsabilidad una vez que se hubiera convenido en el sentido exacto de estos dos términos.

Capítulo 2 – Ámbito de aplicación

Proyecto de artículo 5. Ámbito de aplicación general

18. El Grupo de Trabajo tomó nota de que el artículo 5 correspondía al artículo 8 del texto que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56. El Grupo de Trabajo aprobó la definición del término “contrato de transporte” que figuraba en el párrafo 1 del artículo 1. El Grupo de Trabajo aprobó asimismo el texto del artículo 5 presentado en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Proyecto de artículo 6. Exclusiones específicas

19. El Grupo de Trabajo tomó nota de que el artículo 6 correspondía al artículo 9 de A/CN.9/WG.III/WP.56. Se sugirió que, puesto que el contrato de fletamento no constituía un contrato de transporte que se hubiera de efectuar por un servicio regular, procedería suprimir el texto del apartado a) del párrafo 1 por otro que dijera algo así como “un contrato para la utilización de cierto espacio en el interior de un buque”.

20. Se observó que se había negociado una solución de avenencia para el texto del artículo 6, por lo que se sugirió obrar con cierta cautela a fin de no volver sobre lo ya negociado. Se observó que, se hacía, en general, una distinción entre el transporte por servicio regular o de línea y el contrato de fletamento, pero que se utilizaba en ocasiones este contrato en el marco de un servicio regular o de línea, por lo que procedía que el convenio previera estas novedades. Se recordó, asimismo, que el Grupo de Trabajo había convenido previamente en que el ámbito de aplicación del nuevo convenio fuera al menos igual de amplio que el de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, que eran también aplicables a los contratos de transporte consignados en un conocimiento de embarque en el marco de una travesía efectuada por un servicio de transporte no regular.

21. En aras de una mayor claridad, se hicieron algunas sugerencias de forma. Se sugirió suprimir la referencia a “contratos” que figura en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 6, sustituyéndola por una referencia a “otros arreglos contractuales”, y suprimir el término “contrato” al comienzo del apartado a) del párrafo 2 del mismo artículo, sustituyéndolo por “otro arreglo contractual entre las partes”. Se sugirió además suprimir las palabras de ese mismo apartado, que figuran a continuación de “buque,” es decir el texto “se trate o no de un contrato de fletamento”. Si bien se expresó cierto apoyo en favor de estas propuestas, el Grupo de Trabajo convino en que la Secretaría se cerciorara primero de si esos cambios constituían una mera aclaración o si afectaban de algún modo al alcance del artículo 6. El Grupo de Trabajo aceptó esta disposición, a reserva de que se hicieran algunas aclaraciones en su texto.

Proyecto de artículo 7. Aplicación a ciertas partes en la operación

22. Se cuestionó la referencia que se hacía en el artículo 7 al consignador, al darse con ella la impresión de que el régimen del convenio regulaba la relación entre el

cargador y el consignador. Pese a que se convino en que esa relación no se regulaba en todos los casos, el Grupo de Trabajo hizo notar que el proyecto de convenio sí la regulaba en algunos casos especiales, por lo que era importante que se mencionara al consignador en el artículo 7. Se sugirió que se revisara el texto del artículo 7 y que se hiciera tal vez remisión en su texto al artículo 79 a fin de evitar que el artículo 7 tuviera un efecto adverso sobre cualquier pacto de arbitraje consignado en un conocimiento de embarque en manos de un tercero. Se apoyó dicha propuesta. El Grupo de Trabajo aceptó esta disposición, a reserva de que se hiciera en su texto toda remisión que fuera del caso.

Capítulo 3 – Documentos electrónicos de transporte

23. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que examinó el capítulo 3 sobre los documentos electrónicos de transporte fue en su 15º período de sesiones (véase A/CN.9/576, párrs. 180 a 210). El Grupo de Trabajo examinó las disposiciones del capítulo 3 a la luz del texto recogido en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Proyecto de artículo 1 - Definiciones relacionadas con el capítulo 3

24. El Grupo de Trabajo examinó el texto de las definiciones enunciadas en el artículo 1 que se consideraban estrechamente vinculadas con el texto del capítulo 3: el párrafo 16 sobre el “Documento de transporte”; el párrafo 17 sobre el “documento de transporte negociable”; el párrafo 18 sobre el “documento de transporte no negociable”; el párrafo 20 sobre el “documento electrónico de transporte”; el párrafo 21 sobre el “documento electrónico de transporte negociable”; el párrafo 22 sobre el “documento electrónico de transporte no negociable”; y el párrafo 23 sobre la “emisión” y la “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable. El Grupo de Trabajo recordó que esas definiciones eran fruto de las consultas periciales mantenidas con el Grupo de Trabajo IV sobre Comercio Electrónico, y se estimó que, al igual que el resto del capítulo, esas disposiciones estaban cuidadosamente redactadas y eran de carácter muy técnico. Se expresó la opinión de que tal vez cabría suprimir por redundante la definición de “documento de transporte no negociable”, que figuraba en el artículo 1, párrafo 18, pero se expresó preferencia por mantener en su forma actual la disposición a fin de cumplir el objetivo de que el proyecto de convenio prevea un equivalente electrónico de todo documento sobre papel.

Conclusiones del Grupo de Trabajo con respecto a las definiciones del proyecto de artículo 1 relacionadas con el capítulo 3

25. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que las definiciones del artículo 1 citadas en el párrafo anterior eran aceptables tal como figuraban en A/CN.9/WG.III/WP.81

Proyecto de artículo 8. Empleo y eficacia de las comunicaciones electrónicas; proyecto de artículo 9. Procedimientos para el empleo de documentos electrónicos de transporte negociables; proyecto de artículo 10. Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable; proyecto de artículo 59, párrafo 2

26. El Grupo de Trabajo pasó a examinar el texto del capítulo 3, consistente en los artículos 8, 9 y 10, así como el texto del párrafo 2 del artículo 59, el cual, según se recordó, se había estudiado en el marco de un grupo de disposiciones del proyecto de convenio relativas al comercio electrónico cuando el Grupo de Trabajo examinó por última vez dicho capítulo. Se recordó que esas disposiciones también habían sido fruto de las consultas periciales mantenidas con el Grupo de Trabajo IV sobre Comercio Electrónico, y que se consideraba que se habían redactado cuidadosamente y que eran de carácter muy técnico.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el capítulo 3 y el proyecto de artículo 59.2

27. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con que las disposiciones del capítulo 3 y del artículo 59.2 eran aceptables tal como figuraban en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Capítulo 4 - Período de responsabilidad

Proyecto de artículo 11. Período de responsabilidad del porteador

28. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que examinó el artículo 11, relativo al período de responsabilidad del porteador, fue en su 16º período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 190 a 208). El Grupo de Trabajo pasó a examinar el artículo 11 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 1

29. Se solicitaron aclaraciones sobre las diferencias entre las definiciones de “porteador” (artículo 1, párrafo 5) y de “parte ejecutante” (artículo 1, párrafo 6) en el proyecto de convenio, concretamente sobre el hecho de que en la definición de “parte ejecutante” se incluían los empleados, los representantes y los subcontratistas, mientras que en la definición de “porteador” no era así. Se planteó la cuestión de si esa diferencia podía causar ambigüedad respecto del momento en que comenzaría el período de responsabilidad del porteador, de no ser él quien recibiera las mercancías sino un empleado o representante suyo. Se explicó que en el proyecto de convenio se habían evitado expresamente las cuestiones de representación, pero que a veces se consideraba importante subrayar que una determinada regla era aplicable a los porteadores que actuaran por medio de sus representantes, y así pues, se habían empleado los términos “el porteador o la parte ejecutante”; sin embargo, a título general, los empleados del porteador quedarían incluidos en esa definición por el hecho de figurar en la definición de parte ejecutante.

Párrafo 2

30. Se formularon objeciones sobre el texto del párrafo 2, pues se consideró que, en su forma actual, ese texto confundía el momento y el lugar de la recepción y la entrega a tenor del contrato con el momento y el lugar en que efectivamente se recibían y entregaban las mercancías. Se expresó el parecer de que, en cualquier caso, el lugar donde se efectuara la entrega no era un factor importante a efectos de determinar el período de responsabilidad del porteador, y se sugirió que se reformulara el párrafo 2 a fin de reflejar esa opinión. No obstante, se apoyó la opinión contraria según la cual tanto el momento como el lugar de la recepción para el transporte y de la entrega final eran factores importantes para la definición del período de responsabilidad, y se estimó que, en cualquier caso, la determinación de esos parámetros era importante para otras disposiciones del proyecto de convenio. Se explicó además que el párrafo 2 estaba pensado para aclarar el sentido del párrafo 1, por lo que se convino en que se expresara esa relación mutua con mayor claridad.

31. Se preguntó también si el texto del párrafo 2 b) se prestaba a crear alguna laguna en el período de responsabilidad del porteador, dado que la descarga de las mercancías por el porteador en un almacén propiedad del mismo pondría fin al período de responsabilidad del porteador conforme al párrafo 2 b), por lo que se sugirió que ese período debería prolongarse hasta el momento en que el destinatario se hiciera efectivamente cargo de las mercancías. Se respondió que de haberse previsto que el porteador almacenara por algún tiempo las mercancías, se haría probablemente a raíz de algún acuerdo entre el cargador y el porteador, o de algún uso comercial del lugar, y que si no existía tal acuerdo o uso del lugar, el almacenamiento de las mercancías caería en el ámbito del artículo 50, que, junto con el artículo 11, tenía por objeto evitar lagunas en el período de responsabilidad del porteador.

Sugerencias de redacción

32. A fin de aclarar la relación entre los párrafos 1 y 2, se sugirió que, al principio del párrafo 2, se agregaran las palabras “A los efectos del párrafo 1 del presente artículo”. Además, se observó que en la versión inglesa del párrafo 2 b) se hacía referencia a los términos “discharge or unloading”, mientras que en el párrafo 4 b) se aludía únicamente a “discharge”, por lo que se sugirió que se suprimiera la referencia a “discharge” y que se empleara el término “unloading” en ambos casos. Por último, se solicitó que se aclarara lo que sucedería si alguna cláusula del contrato de transporte violaba lo dispuesto en el párrafo 4, y se sugirió reformular el texto en términos que declararan nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que violara lo dispuesto en el párrafo 4.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 11

33. El Grupo de Trabajo se declaró de acuerdo con la finalidad que pretendía darse al artículo 11, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, y aceptó las sugerencias de forma enunciadas en el párrafo anterior. Además se pidió a la Secretaría que estudiara las mejoras que cabría introducir en el párrafo 1, a fin de aclarar la relación entre los párrafos 1 y 2 del artículo, y que se examinaba la forma de revisar el texto a fin de que no empezara a correr el período de responsabilidad del

porteador si el cargador no entregaba las mercancías al porteador conforme a lo estipulado en el contrato de transporte.

Proyecto de artículo 12. Transporte al margen del contrato de transporte

34. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que examinó el artículo 12 sobre el transporte efectuado al margen del contrato de transporte fue durante su noveno período de sesiones (véase A/CN.9/510, párrs. 41 y 42). El Grupo de Trabajo pasó a examinar el artículo 12 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

35. Se recordó también al Grupo de Trabajo que en la segunda oración de este artículo podían verse dos variantes entre corchetes que el Grupo de Trabajo habría de considerar.

36. A título general, se observó que el texto del artículo 12 estaba formulado en términos algo inhabituales que daban a entender que el porteador estaba haciendo un favor al cargador y no prestándole un servicio, y que al estar haciendo un favor podría por ello limitar toda responsabilidad en la que pudiera incurrir. Se sugirió que el artículo 12 tenía, en general, por objeto permitir que el porteador ofreciera servicios adicionales al cargador. Se dijo, no obstante, que esta disposición se prestaba a que el porteador la utilizara abusivamente para eximirse de responsabilidad por todo servicio adicional no adecuadamente prestado. A ello se respondió que el artículo 12 deseaba prever la situación en la que el cargador hubiera solicitado algún servicio adicional, en el marco de un “contrato mixto”, consistente en parte en prestar un servicio de transporte y en parte en actuar como transitario en el marco de una operación consignada en un único documento de transporte. Se aclaró además que la intención del artículo no era otra que la de insistir en que el proyecto de convenio se ocupaba únicamente del contrato de transporte, pero que, mediante esta disposición, podría dar cabida al supuesto de que el porteador ofreciera algún servicio adicional al cargador, fuera del marco del contrato de transporte, obrando por cuenta y riesgo del cargador. Esta disposición no tenía por objeto eliminar la obligación del porteador de cumplir debidamente el servicio adicional ofrecido, sino insistir en que la responsabilidad eventual dimanante de la prestación de dicho servicio no estaría enmarcada en el contrato de transporte, por lo que quedaría al margen del régimen del convenio. Ahora bien, dicho servicio adicional prestado por el porteador estaría sujeto al régimen que le fuera por lo demás aplicable.

37. Se expusieron pareceres muy favorables a que se suprimiera el artículo 12. Ahora bien, se observó que dicho artículo tenía por objeto eliminar ciertos abusos que se daban en los contratos negociados por medio de formularios en donde el porteador pudiera incluir una cláusula que le eximiera de responsabilidad si no estaba transportando las mercancías sobre su propio buque. Pese a que dichas cláusulas no eran tan frecuentes hoy en día, se sugirió que el artículo 12 podría amparar al cargador frente a dicho abuso, y que su supresión facilitaría dicha práctica abusiva, dando lugar a ambigüedades y faltas de equidad. Prevalció el parecer en el Grupo de Trabajo de que se retuviera este artículo.

Primera variante de la segunda oración

38. Se expresó apoyo en pro de la primera variante entre corchetes de la segunda oración, dado que los cargadores solicitaban cada vez más a menudo que el

transporte marítimo quedara cubierto por un único conocimiento de embarque para toda la operación, por lo que esa variante respondía a una práctica actual de este sector industrial, por ejemplo en supuestos en los que el porteador no pudiera efectuar el tramo terrestre, o el cargador hubiera de hacerse cargo de algún tramo de la operación, pero el crédito documentario que cubriera la operación global exigiera que dicha operación se rigiera por un único documento de transporte. Hubo apoyo en el Grupo de Trabajo a favor del enfoque adoptado en la primera variante de la segunda oración del texto, conforme al cual cuando el porteador actuara como representante del cargador y al margen de sus propias obligaciones a tenor del contrato de transporte, el porteador pasaría a ser únicamente responsable en su condición de representante, por lo que no debería quedar sujeto al régimen del convenio en lo concerniente a esos servicios adicionales.

39. Ahora bien, se expresó inquietud de que el texto de la primera variante adolecía de falta de claridad por lo que se sugirieron algunas modificaciones. Se sugirió que el porteador fuera responsable respecto del período completo durante el que se ejecutara el tramo adicional de la operación, negociado en nombre del cargador. Se expresó asimismo el parecer de que no quedaba claro si el porteador asumía responsabilidad alguna frente a todo tercero que pasara a ser tenedor de un documento de transporte emitido, por lo que se sugirió que esta disposición podría dar lugar a algún problema concerniente a la identidad del porteador, que convendría resolver en el marco del artículo 38. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que cabría mejorar y aclarar el texto de este artículo. Se sugirió que una aclaración posible sería la de indicar claramente en el título del artículo que se refería a un “contrato mixto”. Se observó además que dicho texto empleaba, en su versión inglesa, dos términos diferentes, el de “transporte especificado” y el de “transporte adicional” por lo que se sugirió que se buscara la manera de emplear un único término.

40. Se expresó además la inquietud de que se diera la impresión de estar creando aparentemente una obligación adicional del porteador, lo que le facultaría para limitar su responsabilidad por el incumplimiento de una obligación prevista “en el presente Convenio” con arreglo al texto del artículo 62.1, aun cuando esa obligación hubiera sido incumplida fuera del marco del contrato de transporte. Se sugirió remediar ese problema reformulando la primera variante en términos como los siguientes: “Si el porteador negocia algún tramo adicional de la operación de transporte, conforme a lo estipulado en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte, se considerará que el porteador está obrando en nombre del cargador”. Hubo apoyo en el Grupo de Trabajo por que se reformulara en términos parecidos el texto de la primera variante de la segunda oración del artículo 12.

Segunda variante de la segunda oración

41. Hubo algo de apoyo en pro del enfoque adoptado en la segunda variante entre corchetes de la segunda oración. Ahora bien, se sugirieron algunos cambios a dicho texto como el de insertar la salvedad “salvo estipulación en contrario” a fin de indicar claramente su índole de derecho meramente supletorio. Se expresó el parecer adicional de que cabría retener algunos aspectos de la segunda variante, insertándolos en el texto reformulado de la primera variante. Ahora bien, el Grupo de Trabajo no adoptó la segunda variante ofrecida en el artículo 12.

Ubicación del artículo 12 en el texto del proyecto de convenio

42. Se sugirió trasladar el artículo 12 a algún otro lugar del texto insertándolo tal vez en el capítulo 5 y a continuación del artículo 18.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente al proyecto de artículo 12

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

- se retuviera el texto del artículo 12 en el proyecto de convenio, incorporando la primera variante de la segunda oración, pero reformulándola a la luz de las inquietudes reseñadas en los anteriores párrafos 34 a 41; y
- se prestara atención a la ubicación adecuada de este artículo en el texto del proyecto de convenio.

Texto revisado del proyecto de artículo 12

44. El Grupo de Trabajo, habida cuenta de las decisiones que había adoptado con respecto al texto del artículo 12 (véase párr. 43 *supra*), continuó deliberando sobre el siguiente texto revisado de la disposición:

“Artículo 12. Transporte al margen del contrato de transporte

A solicitud del cargador, el porteador podrá emitir un solo documento de transporte o un solo documento electrónico de transporte que prevea expresamente un tramo adicional [no incluido en el contrato de transporte] [respecto del cual él no actuará como transportista]. En tal caso, la responsabilidad del porteador quedará circunscrita al período contemplado en el contrato de transporte. Si el porteador negocia el tramo de la operación no previsto en el contrato de transporte, actuando conforme a lo estipulado en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte, el porteador estará obrando en nombre del cargador.”

45. Se explicó que el texto revisado del artículo 12 contenía dos variantes, ambas entre corchetes, y que en el primer par de corchetes figuraba el texto tomado del artículo 12 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, mientras que en el segundo par de corchetes figuraba un texto que pretendía expresar los mismos principios, pero con un enunciado más claro. Además, se dijo que la segunda frase de la disposición revisada se había tomado de la primera variante del texto que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, tal como había preferido el Grupo de Trabajo, mientras que la tercera frase se había insertado en el texto con fines descriptivos, pero no regulatorios, de la relación jurídica entre el porteador y el cargador, cuando el porteador negociara un tramo adicional.

46. En el Grupo de Trabajo se apoyó la segunda variante entre corchetes por considerarse más clara que la primera y por estimarse que en cierto modo se ajustaba más al texto de la disposición similar del artículo 11 de las Reglas de Hamburgo, que hacía referencia a “una persona determinada distinta del porteador”. Si bien algunas delegaciones declararon preferir que se suprimiera del texto esta disposición, se recordó al Grupo de Trabajo que ya había decidido mantener en el texto el concepto expresado en el artículo 12, a reserva únicamente de ciertos cambios de redacción. Algunas delegaciones también manifestaron ante el Grupo de Trabajo su preferencia por la primera variante que figuraba entre corchetes.

47. Se sugirió que se mantuvieran en el texto las dos frases entre corchetes y se unieran con la conjunción “y”, a fin de dar a la disposición el significado más claro posible. En el Grupo de Trabajo las delegaciones apoyaron ampliamente este enfoque. Se expresó la reserva de que incluir ambas frases tal vez se prestara a confusión, dado que los tribunales podrían llegar a la conclusión de que ambas frases tenían un contenido diferente que debería satisfacerse a fin de cumplir los requisitos de la disposición. Esta reserva suscitó cierta comprensión, y se sugirió dar al texto mayor claridad insertando, después de la primera variante, un texto explicativo que diga “y respecto del cual él no actuará, por tanto, como porteador”.

48. A modo de aclaración, se señaló que la tercera frase del texto revisado tenía la finalidad de aclarar que si el porteador negocia un tramo no previsto en el contrato de transporte, el transportista que suscriba el contrato que estipula ese tramo adicional de la operación será el transportista para dicho tramo, por lo que será responsable del mismo a tenor de la ley aplicable a dicho tramo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto revisado de artículo 12

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

- Se mantuvieran en el texto las dos frases entre corchetes, uniéndolas con la conjunción “y”, tal vez sustituyendo la segunda frase entre corchetes por “y respecto del cual él no actuará, por tanto, como porteador”, y dejando las dos frases fuera de corchetes;
- Por lo demás, el texto revisado del artículo 12 era aceptable.

Capítulo 5 - Obligaciones del porteador

Proyecto de artículo 13. Transporte y entrega de las mercancías

50. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el artículo 13, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se preguntó por qué razón se empleaba el término “lugar de destino”, en vez de “lugar de la entrega”, que se utilizaba en el resto del proyecto de convenio, como en el apartado 1 c) del artículo 5. Se apoyó el principio de que se mantuviera la coherencia de la terminología empleada en el proyecto de convenio, salvo que hubiera algún motivo que justificara el empleo de otro término. Se respondió que la utilización de “lugar de destino” en ese contexto era lo apropiado para aclarar las principales obligaciones del porteador y para distinguir ese lugar del lugar de descarga, que a veces se consideraba erróneamente sinónimo del lugar de destino. Esta opinión recibió apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 13

51. El Grupo de Trabajo convino en general en que el texto del artículo 13, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Proyecto de artículo 14. Obligaciones específicas

52. El Grupo de Trabajo examinó el artículo 14, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se propuso que, en el párrafo 2, después de las palabras “o por el destinatario”, se agregaran las palabras “y sean responsabilidad de dichas

partes”. Se argumentó que esas palabras eran necesarias, dado que en el párrafo 2 se preveía una excepción al párrafo 1 del artículo 14 y debería hacerse extensiva al caso en que las partes convinieran en que la responsabilidad fuera del cargador. Se respondió que el enunciado actual del artículo 14 representaba una solución de transacción y que la inclusión de una referencia a la responsabilidad del cargador causaría confusión, en particular en el contexto del capítulo 8, que regulaba las obligaciones del cargador frente al porteador.

53. Se sostuvo también que el párrafo 2 estaba formulado en términos demasiado latos que deberían precisarse a fin de evitar que los porteadores negaran de forma rutinaria su responsabilidad por los daños sufridos por las mercancías que se hubieran producido durante las operaciones citadas en el texto del artículo. Se respondió que esos términos no eran demasiado latos, pues citaban tareas muy concretas claramente limitadas a la carga, la manipulación, la estiba o la descarga de las mercancías. Se sugirió que el artículo 14 se leyera teniendo presente el contexto del párrafo 3 i) del artículo 17, que preveía la exoneración de responsabilidad del porteador por toda pérdida de mercancías o por todo daño sufrido por las mercancías cuando el cargador efectuara esas tareas.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 14

54. El Grupo de Trabajo convino en general en que el texto del artículo 14, tal como estaba enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Proyecto de artículo 15. Mercancías que puedan constituir un peligro

55. El Grupo de Trabajo recordó que se había modificado el concepto de “peligro ilegal o inaceptable” para el medio ambiente, que figuraba en el texto presentado en A/CN.9/WG.III/WP.56, sustituyéndolo por el de “peligro para el medio ambiente”; ese cambio se introdujo con el fin de fijar una norma más objetiva que tuviera que aplicar el porteador respecto de las mercancías que pudieran constituir un peligro. No obstante, se estimó que esa formulación podría fijar una norma inferior a la establecida en otros convenios marítimos internacionales, facilitando, por ejemplo, demasiado al porteador la búsqueda de una justificación para destruir las mercancías. A pesar de la sugerencia de que se reintrodujeran el texto original de “un peligro ilegal o inaceptable” para el medio ambiente (A/CN.9/WG.III/WP.56), el Grupo de Trabajo recordó que esa formulación se había rechazado por estimarse que resultaría difícil para el porteador juzgar si se daba el caso de un peligro para el medio ambiente que fuera “ilegal” o “inaceptable” conforme a la legislación de los diversos Estados en que los porteadores realizaban sus operaciones. Se propuso, en cambio, que, antes de las palabras “probable que pasen a constituir”, se insertará el término “razonablemente”, para así introducir una norma más objetiva para evaluar toda decisión del porteador de destruir mercancías presuntamente peligrosas.

56. Se sugirió que, al final del artículo 15 se agregaran las palabras “y la seguridad de cualquier país”, a fin de regular cuestiones que aunque no afectaran a las personas ni a las mercancías pudieran tener, sin embargo, consecuencias negativas para la seguridad general de un país. Esa propuesta no recibió apoyo suficiente.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 15

57. El Grupo de Trabajo convino en que, en el texto del artículo 15 enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.81, se insertara, antes de los términos “probable que pasen a constituir”, la palabra “razonablemente”. A reserva de esta modificación, el Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que el texto del artículo 15 era aceptable.

Proyecto de artículo 16. Obligaciones específicamente aplicables al viaje por mar**Párrafo 1**

58. Se hizo la propuesta de suprimir los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 16 por considerarse que su contenido estaba ya englobado por el apartado a), en virtud del cual el porteador estaba obligado a velar en todo momento por la navegabilidad del buque. No obstante, se apoyó que esos apartados se mantuvieran separados. Se argumentó que la forma en que estaban enunciados los apartados a), b) y c) correspondía al enfoque que ya se había adoptado hace tiempo en las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby. El único cambio que se había agregado era el carácter continuo de la obligación del porteador, la cual era aplicable a lo largo de todo el viaje, y no únicamente antes de que diera comienzo. Se advirtió que toda modificación que se apartara de las normas bien conocidas de la diligencia debida podría crear problemas de interpretación.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del proyecto de artículo 16

59. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del párrafo 1 del artículo 16 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable y debería mantenerse en el texto.

Párrafo 2

60. El Grupo de Trabajo recordó que había aprobado anteriormente el contenido del párrafo 2, pero que aún no se había determinado el lugar del proyecto de convenio en que se insertaría dicho párrafo. Se señaló que la finalidad del artículo 15, que se centraba en la destrucción de las mercancías peligrosas o en la eliminación de su carácter dañino, era totalmente diferente de la finalidad del párrafo 2 del artículo 16, en virtud del cual podían sacrificarse mercancías no necesariamente peligrosas si ello era razonable en aras de la seguridad común.

61. Algunas delegaciones propugnaron que se incluyera el párrafo 2 en el capítulo 17 relativo a la avería gruesa, en caso de que dicho capítulo se mantuviera en el texto definitivo del proyecto de convenio. También se sugirió que, en caso de que el capítulo sobre la avería gruesa no fuera finalmente retenido, el párrafo fuera insertado en el artículo relativo al desvío de ruta. Se señaló que si bien el ejercicio por el porteador de los derechos previstos en el párrafo 2 podrían dar lugar a reclamaciones por concepto de avería gruesa en algunos casos, no ocurriría así en todos los casos. Por consiguiente, se sostuvo que sería más apropiado que el texto del párrafo 2 constituyera un artículo independiente. Esta propuesta recibió apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 2 del proyecto de artículo 16

62. El Grupo de Trabajo acordó que el texto del párrafo 2 del artículo 16 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable, por lo que procedía suprimir los corchetes y presentarlo como artículo aparte, tal vez numerado artículo 16 bis.

Capítulo 6 - Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso

Proyecto de artículo 17. Fundamento de la responsabilidad

63. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el artículo 17 concerniente al fundamento de la responsabilidad, durante su 14º período de sesiones (A/CN.9/572, párrs. 12 a 80). El Grupo de Trabajo pasó a examinar el artículo 17 en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se recordó que el texto actual del artículo 17 había sido objeto de un consenso amplio y cuidadosamente negociado a lo largo de una serie de períodos de sesiones del Grupo de Trabajo. Se sugirió que se tuviera presente la estructura completa del proyecto de artículo al examinar cada uno de sus párrafos, y que se obrara con cautela al sugerir todo cambio eventual a un texto que se había negociado con cuidado.

Párrafo 1

64. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que se aprobara el párrafo 1 conforme estaba redactado.

Párrafo 2

65. Se expresó el parecer de que si bien se había llegado a un acuerdo general sobre el texto del artículo 17, procedería efectuar algunos cambios en su párrafo 2 a fin de remediar algunas deficiencias observadas en dicho texto. Se pensó, en particular, en que el párrafo 3 de este mismo artículo enunciaba una lista exhaustiva de los hechos o circunstancias que podrían exonerar de responsabilidad al porteador y que se había previsto en el párrafo 6 el supuesto de que el porteador causara tan sólo parcialmente el daño sufrido por las mercancías, mientras que el artículo 2 permitía que el porteador se liberara de su responsabilidad en el supuesto de que existieran dos posibles causas de los daños y cada una de ellas hubiera podido ocasionarlos en su totalidad, pero únicamente una de las dos era imputable al porteador. Se sugirió remediar esa deficiencia eventual eliminando del párrafo 2 los textos “total o parcialmente” y “o una de las causas”.

66. Si bien se expresó cierta simpatía por dicho parecer, se observó que se habían planteado cuestiones parecidas durante el 14º período de sesiones del Grupo de Trabajo, pese a lo cual prevaleció claramente el parecer en el seno del Grupo de Trabajo de que debía respaldarse la formulación actual del texto. Se sugirió además que cabría resolver adecuadamente el problema planteado, sin salirse del marco del texto actual, aun cuando no se hubiera previsto expresamente la cuestión planteada. Se indicó además que se había evitado deliberadamente entrar en el examen de las cuestiones de causalidad, remitiéndolas al derecho interno aplicable, por lo que no había motivo suficiente para perturbar el complejo entramado de avenencias negociadas, que podía verse reflejado en el texto actual. Se sugirió insertar una disposición que aclarara que se dejaba al arbitrio del derecho interno todo lo concerniente a la causalidad de los hechos y otras cuestiones conexas como la negligencia comparativa.

67. El Grupo de Trabajo convino en que se aprobara la formulación actual del párrafo 2.

Párrafo 3

68. Cierta número de delegaciones se mostraron favorables a que se suprimiera el párrafo 3 del artículo 17, que proporcionaba al porteador una lista excesivamente generosa de exoneraciones, mientras que algunas otras delegaciones sugirieron que debería reconsiderarse la eliminación del error de navegación, efectuada anteriormente, de la lista de este párrafo, o que se tuviera al menos en cuenta dicha supresión al evaluar el equilibrio de la responsabilidad negociado para el régimen del futuro convenio. El Grupo de Trabajo expresó, no obstante, su firme apoyo a que se retuviera el texto actual del párrafo 3. Cierta número de delegaciones citaron, en apoyo de esta postura, el delicado equilibrio que se había consensuado en el seno del Grupo de Trabajo al negociar este artículo en su totalidad, y el apoyo que se había otorgado en anteriores períodos de sesiones a la inclusión del párrafo 3 en el texto del convenio.

Textos entre corchetes en los apartados g), h), i) y k)

69. El Grupo de Trabajo pasó a considerar los textos entre corchetes que figuraban en la versión actual del párrafo 3. Respecto del apartado h) se sugirió dejar el texto “del consignador” sin corchetes, dado que si bien el proyecto de convenio no se ocupaba del régimen de la representación, se estimó oportuno que el porteador no fuera tenido por responsable de ningún acto del consignador que hubiera dañado las mercancías. Respecto del apartado i), se sugirió retener, sin corchetes, el texto “o una parte ejecutante” y respecto del apartado k), se sugirió retener, sin corchetes, el texto “o en su nombre”. Si bien se expresó cierto apoyo por suprimir dichos textos entre corchetes, se estimó en general que servían para aclarar el sentido de sus respectivos apartados, por lo que el Grupo de Trabajo respaldó la propuesta de que se retuvieran.

70. Respecto del apartado g), se sugirió que se suprimieran los dos textos entre corchetes y la palabra “del” que los precedía, dejando el texto más o menos como figuraba en el artículo 4 2) p) de las Reglas de La Haya-Visby. Se expresó la inquietud de que el haber optado por la variante “buque” restringía indebidamente el enfoque más amplio adoptado en las Reglas de La Haya-Visby, que resultaba aplicable, por ejemplo, a las grúas, mientras que la variante “medio de transporte” resultaba en cambio demasiado amplia, aun cuando el proyecto de convenio pretendía ser un instrumento “marítimo con tramos adicionales”. Si bien se expresó cierto apoyo por cada una de las dos variantes ofrecidas, prevaleció el parecer de que lo mejor sería retener el enfoque adoptado por las Reglas de La Haya-Visby y suprimir las dos variantes ofrecidas.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de párrafo 3

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

- Retener, en su forma actual, el texto del párrafo 3;
- Suprimir los dos textos entre corchetes del apartado g), así como la palabra “del” que los precedía; y
- Retener, sin corchetes, los textos de los apartados h), i) y k) que figuraban entre corchetes.

Párrafo 4

72. La propuesta de que se insertara en el apartado a) la frase “enumerada en la lista del párrafo 3” a continuación de la palabra “circunstancia” no fue aceptada, y el Grupo de Trabajo convino en que se aprobara el texto del párrafo 4 en su forma actual.

Párrafo 5

73. El Grupo de Trabajo no aceptó la propuesta de que se traspasara, en el apartado a), la carga de la prueba del reclamante al porteador, a fin de reducir la carga de la prueba impuesta al cargador. En respuesta a una pregunta sobre el sentido que había de darse al apartado b) del texto actual, se aclaró que el párrafo 5 tenía por objeto imponer a todo propietario de la carga, que deseara presentar una demanda, la carga de probar cuál era la causa probable de la pérdida, del daño o del retraso alegado conforme a lo previsto en el apartado a), mientras que el apartado b) ofrecía al porteador la posibilidad de rebatir esa prueba. Se observó que toda ambigüedad subsistente respecto de la intención de este párrafo debería ser rectificadas. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que se aprobara el texto actual del párrafo 5, sujeto a toda aclaración que se estimara necesaria.

Párrafo 6

74. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que se aprobara el texto del párrafo 6 en su forma actual.

Proyecto de artículo 18. Responsabilidad del porteador por actos ajenos**Párrafo 1**

75. Tomando nota de que el apartado b) del párrafo 1 del artículo 19 y el artículo 34 se referían, respectivamente, a las personas auxiliares de la parte ejecutante marítima y del cargador, se propuso que el enunciado de esos dos artículos fuera reflejado en el párrafo 1 del artículo 18, que trataba de las personas auxiliares del porteador. Se propuso que el apartado b) del párrafo 1 se enmendara del modo siguiente: “toda persona a la que el porteador haya encomendado el cumplimiento de alguna de sus obligaciones a tenor del contrato de transporte”. Se estimó que esa modificación daría al párrafo un enunciado más sencillo que aclararía mejor que el porteador no era responsable de los actos de una persona que estuviera bajo su supervisión o control si no se había encomendado a dicha persona el cumplimiento de las obligaciones del porteador. Esta propuesta no recibió apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1

76. El Grupo de Trabajo convino en mantener en el texto el enunciado no enmendado del párrafo 1, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 2

77. Algunas delegaciones propugnaron el mantenimiento del párrafo 2, que actualmente figuraba entre corchetes. Se sostuvo que, de ser mantenido en el texto, promovería una mayor uniformidad internacional. Sin embargo, otras delegaciones apoyaron firmemente la supresión del párrafo por considerar que la determinación

del alcance de los contratos de empleo o de mandato debería dejarse en manos del derecho interno. Se respondió que, tal como estaba redactado, el párrafo 2 no sólo no afectaba al derecho interno de los países sino que su aplicación dependería incluso de reglas de derecho interno. Además, la disposición no trataba de los propios empleados del porteador sino únicamente de la responsabilidad subsidiaria del porteador por los actos realizados por otras personas. Si un empleado actuaba al margen de lo estipulado en su contrato de empleo, era probable que un porteador no quedara exonerado de responsabilidad, dado que el acto del empleado no estaría cubierto por la lista que figuraba en el párrafo 3 del artículo 17. No obstante, las delegaciones se declararon firmemente partidarias de la supresión del párrafo 2, a fin de que las cuestiones del alcance de los contratos de empleo y de mandato quedaran en manos del derecho interno.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 2

78. El Grupo de Trabajo convino en suprimir el texto del párrafo 2 que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 3

79. El Grupo de Trabajo pasó a examinar una propuesta presentada en A/CN.9/WG.III/WP.85 (véase párr. 3) que tenía por objeto aclarar, mediante la inserción de un texto adicional en forma de nuevo párrafo 3 del artículo 18, que el porteador no habrá de responder por pérdida o daño de las mercancías en la medida en que esa pérdida o daño sean imputables a un acto u omisión de alguno de los cargadores. Se observó que esa propuesta tenía por objeto responder a la inquietud, expresada en un período de sesiones anterior, de que, a tenor del régimen del convenio, se pudiera tener por responsable al porteador, frente a todo otro cargador con mercancías a bordo del buque, por todo retraso que hubiera causado uno solo de los cargadores (A/CN.9/616, párr. 103).

80. Hubo cierto apoyo a favor de que se incluyera el texto propuesto. Se sugirió que, pese al apoyo registrado en el Grupo de Trabajo en pro de que se excluyera, del régimen del futuro convenio, la responsabilidad del cargador por demora, seguía siendo posible que uno de los cargadores causara algún retraso que dañara a otros cargadores. Ahora bien, si el Grupo de Trabajo aceptaba en que se insertara el nuevo texto propuesto, quedaría aún por considerar cuál debería ser la formulación y la ubicación del nuevo texto. El texto propuesto tal vez encajara mejor en el párrafo 3 del artículo 17, que regulaba la responsabilidad del porteador. Se dijo también que el texto adicional propuesto, que hablaba de “otro cargador” resultaría ambiguo, por lo que procedía que se hablara más bien de “otro cargador en el marco de otro contrato de transporte”.

81. El Grupo de Trabajo estimó, no obstante, que el texto propuesto resultaba innecesario ya que la regla sugerida estaba ya adecuadamente prevista en el régimen de la responsabilidad enunciado en el artículo 17.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes a la adición de un párrafo 3 al proyecto de artículo 18

82. El Grupo de Trabajo no se mostró favorable a la propuesta de que se añadiera un párrafo 3 al artículo 18 conforme a lo indicado en A/CN.9/WG.III/WP.85.

Proyecto de artículo 19. Responsabilidad de las partes ejecutantes marítimas

83. Se aclaró que las palabras que figuraban entre corchetes en el párrafo 1 del proyecto de artículo 19 tenían la finalidad de evitar que la parte ejecutante marítima quedara fuera del ámbito del proyecto de convenio si no llevaba a cabo alguna de sus actividades en un Estado Contratante. Si bien algunas delegaciones propugnaron la supresión del texto entre corchetes, otras delegaciones abogaron firmemente por que esas palabras siguieran figurando en el texto. A este respecto, se señaló que la exclusión de una parte ejecutante marítima no significaba que el porteador dejara de ser responsable de los actos que realizara esa parte ejecutante. Más bien cabía interpretar esa exclusión en el sentido de que el cargador o el destinatario no dispondrían, en virtud del proyecto de convenio, de una causa de acción directa contra la parte ejecutante marítima, y en el sentido de que esa parte ejecutante marítima no se beneficiaría automáticamente de la misma exoneración y de los mismos límites de la responsabilidad que eran aplicables al porteador en virtud el proyecto de convenio.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1

84. El Grupo de Trabajo convino en mantener, sin corchetes, en el texto el enunciado del párrafo 1 del artículo 19, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 2

85. El Grupo de Trabajo pasó a examinar el párrafo 2 del artículo 19 en A/CN.9/WG.III/WP.81. El Grupo de Trabajo adoptó el parecer de que, a la luz de la decisión ya adoptada de suprimir el párrafo 2 del artículo 18, debía suprimirse igualmente el párrafo 2 del artículo 19.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 2

86. El Grupo de Trabajo decidió que se suprimiera el texto del párrafo 2 del artículo 19 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 3

87. Habida cuenta de la amplitud de la definición que se había dado de parte ejecutante marítima, se propuso suprimir el párrafo 3 por estimarse que no sería justo para el destinatario que un porteador pudiera hacer valer su límite de la responsabilidad respecto de toda obligación adicional que hubiera asumido o respecto de todo límite superior en el que hubiera convenido, al tiempo que se negaba que la parte ejecutante marítima quedara obligada por esos mismos límites, salvo que dicha parte los aceptara expresamente. Ahora bien, se expresó apoyo en pro de que se retuviera dicho párrafo. Se dijo que si el porteador contractual convenía en asumir un límite de la responsabilidad superior al previsto en el régimen del convenio, no resultaba lógico imponer ese límite más elevado de la responsabilidad a una parte ejecutante marítima que no fuera parte en dicho acuerdo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 3

88. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que se retuviera el texto del párrafo 3 del artículo 19 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, a reserva de todo cambio que se introdujera en las remisiones efectuadas en dicho párrafo una vez que se hubiera ultimado el proyecto de convenio.

Párrafo 4*Observaciones generales y ubicación de este párrafo*

89. Se expresó apoyo en pro de la política que inspiraba al párrafo 4, que facultaba a los subcontratistas y empleados, y a los auxiliares o representantes del porteador o de toda parte ejecutante marítima para invocar cualquier derecho, excepción o límite de la responsabilidad de que dispusiera el porteador con arreglo al proyecto de convenio por todo incumplimiento de alguna de sus obligaciones o deberes contractuales y en el supuesto de que se presentara directamente contra alguno de ellos una demanda fundada en el régimen del convenio. Ese amparo se negociaba a menudo mediante la inserción de la denominada cláusula “Himalaya” en el documento de transporte. Se convino en que se interpretara en sentido lato el texto “toda excepción y límite de la responsabilidad”, conforme se había convenido en el Grupo de Trabajo respecto del artículo 4.

90. Se expresó la inquietud de que no estaba claro que el régimen del convenio se ocupara de los empleados del porteador en algún otro lugar del convenio que no fuera el párrafo 4 de este artículo. Por ejemplo el apartado b) del artículo 18, que hablaba de las personas que ejecutaban alguna de las obligaciones del porteador, no parecía referirse a sus empleados. Se sugirió que se hiciera extensivo el amparo otorgado por la cláusula Himalaya a toda persona que prestara asistencia al porteador en el cumplimiento de sus deberes. A dicho fin, se propuso hacer extensivo dicho amparo a toda persona que cumpliera alguna obligación del porteador con arreglo al proyecto de convenio, mencionándose al respecto a sus empleados y a sus auxiliares o representantes. Se sugirió que incluso el capitán y la tripulación del buque deberían estar amparados, así como todo contratista independiente. Se expresó el parecer de que las definiciones actuales de parte ejecutante y de parte ejecutante marítima eran lo bastante amplias para abarcar a dichas personas. Se convino no obstante en que, dada la diversidad de interpretaciones posibles, se aclarara el sentido de estas definiciones. A ese respecto, se dijo que se tuvieran en cuenta personas como los tripulantes que no fueran empleados del porteador sino del propietario del buque o que fueran empleados de una empresa que hubiera facilitado la tripulación.

91. Se propuso que, dado que el párrafo 4 se ocupaba de asuntos que no constituían exenciones propias de la parte ejecutante marítima, tal vez procediera colocarlo a continuación del artículo 4, en el capítulo 1 del proyecto de convenio que se ocupaba de las disposiciones generales. Hubo cierto apoyo en pro de esa sugerencia.

Textos entre corchetes

92. El Grupo de Trabajo pasó a examinar las tres variantes que figuraban entre corchetes en el texto de este párrafo.

93. Hubo cierto apoyo en pro de retener el primer texto entre corchetes. Pero se observó que si se retenía dicho texto, que mencionaba únicamente a la parte ejecutante marítima, cabría suprimir el párrafo 4 en su totalidad, ya que lo dispuesto en su texto se desprendía igualmente de lo dicho en el párrafo 1 del artículo 19.

94. Hubo firme apoyo en pro de que se retuviera el segundo texto entre corchetes. Se observó, a dicho respecto, que el párrafo 2 del artículo 4 bis de las Reglas de La Haya-Visby hacía extensivo el amparo de la cláusula Himalaya a los empleados y a los auxiliares o representantes del porteador, por no estar siempre dicho amparo reconocido en el derecho interno.

95. Se expresó cierto apoyo al tercer texto entre corchetes, por estimarse que reflejaba mejor el hecho de que el régimen del convenio fuera más aplicable a una operación de transporte de puerta a puerta o multimodal que a una operación estrictamente de puerto a puerto. Se sugirió que cabría suprimir también las palabras “o en el apartado a) del párrafo 1 del presente artículo”. Ahora bien, se expresó la inquietud de que la variante del tercer par de corchetes extendería el amparo de la cláusula Himalaya a los empleados y a los auxiliares o representantes de un transportista terrestre, lo que sería contrario a la decisión del Grupo de Trabajo de que el transportista terrestre quedara excluido del ámbito de aplicación del proyecto de convenio.

“siempre y cuando [pruebe que actuó] en el marco de las funciones que tenga encomendadas en calidad de subcontratista, empleado, o auxiliar o representante”

96. Pese a que se expresó cierto apoyo a favor de que se retuviera el texto “siempre y cuando [pruebe que actuó] en el marco de las funciones que tenga encomendadas en calidad de subcontratista, empleado, o auxiliar o representante” se decidió por consenso suprimirlo en su totalidad.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 4

97. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que:

- se retuviera, sin corchetes el texto del segundo par de corchetes del párrafo 4 del artículo 19 en A/CN.9/WG.III/WP.81;
- se reconsiderara el texto del párrafo 4 y de las definiciones de “parte ejecutante” y “parte ejecutante marítima”, reformulándolas, si fuera necesario, para aclarar quién estaría amparado por una cláusula Himalaya, considerándose además la procedencia de que los miembros de la tripulación, el capitán, los contratistas independientes, y los empleados del porteador quedaran asimismo amparados;
- se suprimiera la parte final del párrafo 4 que dice “siempre y cuando [pruebe que actuó] en el marco de las funciones que tenga encomendadas en calidad de subcontratista, empleado, o auxiliar o representante” de conformidad con la decisión ya adoptada de suprimir el párrafo 2 del artículo 18 y dejar al arbitrio del derecho interno lo concerniente a los contratos de empleo y de mandato o representación (véanse párrs. 77 y 78 *supra*); y
- se reconsiderara el lugar donde debía colocarse el párrafo 4, a la luz de las sugerencias del Grupo de Trabajo.

Proyecto de artículo 20. Solidaridad y suma indemnizable**Párrafo 1**

98. El Grupo de Trabajo pasó a examinar el párrafo 1 del artículo 20 en A/CN.9/WG.III/WP.81 tomando nota de que contenía un texto entre corchetes que tenía por objeto aclarar lo que se había de entender por “responsabilidad solidaria”. Se expresó apoyo a que se retuviera ese texto entre corchetes en beneficio de aquellos ordenamientos donde la responsabilidad solidaria no estuviera claramente definida, facilitándose así una interpretación uniforme de dicho término. Pero se objetó a ese argumento el hecho de que diversos convenios internacionales utilizaban ya dicho término sin necesidad de ninguna definición. Se expresó inquietud de que esa definición oscureciera la interpretación del término. Se sugirió además que la definición dada fuera tal vez demasiado simplista, sin recoger ciertas diferencias sutiles observables en el empleo de este término en los diversos ordenamientos.

99. Se sugirió suprimir las remisiones a los artículos 25, 62 y 63, al estimarse que los límites en ellos señalados serían aplicables, tanto si se hacía como si no se hacía remisión a ellos. Dicha propuesta no obtuvo suficiente apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 1

100. El Grupo de Trabajo convino en suprimir el texto que figuraba entre corchetes en el párrafo 1.

Párrafo 2

101. Se convino en que la expresión “todas las personas” se refería a todas las partes en la operación que fueran solidariamente responsables. Se cuestionó el efecto que tendría el párrafo 2 en todo supuesto en el que el porteador hubiera consentido, al margen del régimen del convenio, en estipular un límite más alto de su responsabilidad. Se respondió sugiriendo que el límite global de la responsabilidad al que hace referencia este párrafo tenía por objeto dar margen para elevar contractualmente el límite de la responsabilidad del porteador hasta una suma voluntariamente aceptada que pasaría a constituir la cantidad total de la que se hablaba en el párrafo 2.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 2

102. El Grupo de Trabajo convino en que se retuviera el texto del párrafo 2.

Párrafo 3

103. El Grupo de Trabajo pasó a examinar el párrafo 3 en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se recordó al Grupo de Trabajo que la finalidad de los párrafos 1 y 2 era evitar que un demandante que hubiera demandado a dos o más personas, que fueran solidariamente responsables frente a él, pudiera resarcirse por encima del límite global de la responsabilidad. Se incluyó el párrafo 3 para evitar que en el territorio de un algún país, un demandante cuya demanda hubiera prosperado frente a una parte ejecutante no marítima, pudiera no verse obligado a deducir la indemnización ya cobrada de la suma indemnizable en el marco de toda demanda ulterior que presentara con arreglo al proyecto de convenio. Se sugirió que, en su forma actual,

el párrafo 3 se prestaba a dos lecturas: o bien serviría para que se dedujera la suma cobrada en virtud de una demanda presentada al margen del proyecto de convenio de la suma total indemnizable, o serviría para que se dedujera la suma cobrada, al margen del convenio, de la cuantía asignada al límite de la responsabilidad establecido en el proyecto de convenio. Se apoyó la primera de estas dos interpretaciones y se estimó que sería la interpretación dada en la mayoría de los ordenamientos, pero se estimó inaceptable la segunda interpretación de este párrafo. Se aclaró que la segunda interpretación fue la que dio lugar a la propuesta original de que se incluyera este párrafo en el proyecto de convenio.

104. Se habló a favor de que se suprimiera el párrafo 3 por no estar claro cuál sería su efecto y por dar tal vez lugar a dificultades procesales, como pudiera ser la de determinar quién había de probar que se había ejercitado o no con éxito una acción contra una parte ejecutante marítima.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 3

105. El Grupo de Trabajo convino en que se suprimiera el texto del párrafo 3.

Proyecto de artículo 22. Cálculo de la indemnización

106. Se recordó al Grupo de Trabajo que su examen más reciente del artículo 22 sobre cálculo de la indemnización data de su 13º período de sesiones (A/CN.9/552, párrs. 32 a 37). El Grupo de Trabajo pasó a examinar el artículo 22 que figura en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 1

107. Teniendo presente que tal vez se haya de reconsiderar la remisión que se hace en el párrafo 1 al artículo 11 a la luz de cualquier retoque que eventualmente se haga en el texto de dicho artículo, el Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que se aprobara el párrafo 1 en su forma actual.

Párrafo 2

108. Se sugirió que se alterara el orden de los factores que se habían de utilizar al determinar, con arreglo al párrafo 2, el valor de las mercancías, a fin de que se tuviera en cuenta el valor de mercado de las mercancías antes que su precio en una lonja de productos básicos. Ahora bien, ese parecer no obtuvo suficiente apoyo, por lo que el texto del párrafo 2 fue aprobado en su forma actual.

Párrafo 3

109. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que se aprobara el texto del párrafo 3 en su forma actual.

Proyecto de artículo 23. Aviso en caso de pérdida, daño o retraso

110. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que examinó el artículo 23 relativo al aviso en caso de pérdida, daño o retraso fue en su 13º período de sesiones (A/CN.9/552, párrs. 63 a 87). El Grupo de Trabajo pasó a examinar el artículo 23 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 1*Efecto jurídico del párrafo 1*

111. Al igual que en su 13º período de sesiones (A/CN.9/552, párr. 65), se expresó inquietud en el Grupo de Trabajo en lo concerniente a los efectos del párrafo 1. Se apoyó el parecer de que el párrafo 1 resultaba innecesario al no afectar, el hecho de que se hubiera dado o no aviso al porteador o a la parte ejecutante, a la asignación que se fuera a hacer de la carga de la prueba, ya fuera al porteador o al demandante, conforme al régimen general de la responsabilidad enunciado en el artículo 17. Se observó además que, en algunos países, lo dispuesto en este artículo, que estaba basado en el artículo 3 6) de las Reglas de La Haya, había resultado confuso para algunos tribunales, que dictaminaron que la ausencia de ese aviso daba lugar a la pérdida de todo derecho a reclamar daños y perjuicios a tenor del instrumento. Por ello, se instó al Grupo de Trabajo a que suprimiera el párrafo 1 o a que pusiera en claro que la ausencia de un aviso no tendría efecto jurídico alguno en el marco del régimen del convenio.

112. Se respondió que el párrafo 1 no tenía por objeto asignar efecto jurídico alguno al hecho de que no se hubiera dado aviso. No obstante, se pretendía obtener la ventaja práctica de exigir que se diera aviso, lo antes posible, al porteador, a fin de que éste pudiera inspeccionar las mercancías, en el supuesto de que no hubiera habido una inspección conjunta previa. Si bien el Grupo de Trabajo no se puso de acuerdo en revocar su decisión anterior de que se retuviera este párrafo, sí se llegó a un acuerdo de que el párrafo 1 no tenía por objeto mermar en modo alguno el derecho del propietario de la carga para presentar una demanda que fuera conforme al régimen del convenio, y que ese párrafo no pretendía afectar ni al régimen de la responsabilidad enunciado en el artículo 17 ni a la asignación de la carga de la prueba que se hiciera conforme a lo dispuesto en dicho artículo.

Plazo

113. Se expresó cierto apoyo en el Grupo de Trabajo a favor de la variante de tres días laborables, ofrecida entre corchetes en el texto de este artículo, particularmente a la luz de la finalidad de este párrafo de instar a que se inspeccionaran lo antes posible las mercancías dañadas. Ahora bien, el Grupo de Trabajo se mostró favorable a la variante de los “siete días laborables en el lugar de la entrega” que figuraba también entre las variantes presentadas entre corchetes en este párrafo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 1

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

- se retuviera, en su forma actual, el texto del párrafo 1 en el proyecto de convenio;
- se retuviera, sin corchetes, el texto “ siete días laborables en el lugar de la entrega”, suprimiéndose las demás variantes presentadas entre corchetes;
- se pusiera en claro que el párrafo 1 no pretendía tener efecto alguno sobre el régimen de la prueba ni tenía por objeto contradecir o afectar en modo alguno a lo dispuesto en el artículo 17 respecto del régimen de la responsabilidad y de la asignación de la carga de la prueba.

Párrafo 2

115. Se convino en aplazar el examen de este párrafo hasta que el Grupo de Trabajo examinara más a fondo la cuestión del retraso del cargador y del porteador.

Párrafo 3

116. Se observó que la expresión “el mismo efecto” que figuraba en el párrafo 3 se refería al aviso mencionado en el párrafo 1 respecto del cual se había dictaminado que no tendría efecto jurídico alguno (véase párr. 112, *supra*). El Grupo de Trabajo convino en que se aprobara el párrafo 3 en su forma actual.

Párrafo 4

117. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que el párrafo 4 se aprobara en su forma actual.

Capítulo 7 - Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte**Proyecto de artículo 24. Desvío de ruta durante el transporte por mar**

118. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el artículo 24, relativo al desvío de ruta durante el transporte por mar, fue en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 100 a 102). El Grupo de Trabajo procedió a analizar el artículo 24 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

119. El Grupo de Trabajo convino en que se aprobara el artículo 24 en su forma actual.

Proyecto de artículo 25. Transporte sobre cubierta

120. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el artículo 25, relativo al transporte sobre cubierta, fue en su 13º período de sesiones (véase A/CN.9/552, párrs. 103 a 117). El Grupo de Trabajo procedió a estudiar el artículo 25, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se hizo una observación general en que se expresaron reservas sobre la cuestión de si el capítulo 7 era el lugar más indicado para insertar el artículo 25.

Párrafos 1, 2, 3 y 4

121. El Grupo de Trabajo acordó que se aprobaran los párrafos 1, 2, 3 y 4 en su forma actual.

Párrafo 5

122. Se observó que el párrafo 5 figuraba entre corchetes, y que en su propio texto figuraban cuatro pares de corchetes.

Texto completo de este párrafo y su ubicación

123. Se expresó la opinión de que habría que suprimir el párrafo 5 en su totalidad, y de que en todo caso al que fuera aplicable el proyecto de convenio, debería

recurrirse al artículo 64 para resolver todo caso de pérdida o daño sufrido por las mercancías por haber sido transportadas indebidamente sobre cubierta. No obstante, se aclaró que la intención del párrafo 5 no era rebajar el umbral general para la pérdida del beneficio del límite de la responsabilidad previsto en el artículo 64, que debería mantenerse como la regla general en el marco del proyecto de convenio. Sin embargo, se estimó justificado prever una sanción especial para el supuesto de que el porteador incumpliera su promesa expresa de transportar las mercancías bajo cubierta.

124. Una amplia mayoría de las delegaciones que participaban en el Grupo de Trabajo consideró que deberían suprimirse los corchetes al principio y al final del párrafo y retener el texto de esa disposición. No se aceptó la propuesta de trasladar este párrafo al artículo 24 insertándolo como nuevo apartado de dicho artículo. Sin embargo, hubo acuerdo sobre la sugerencia formal consistente en que se sustituyera el texto “no tendrá derecho a limitar su responsabilidad”, que figuraba en el párrafo 5, por palabras tomadas del artículo 64, que dijeran “no tendrá derecho a beneficiarse del límite de la responsabilidad”, alineando el párrafo 5 al texto del artículo 64.

“[expresamente]”, “[que sea imputable únicamente a][en la medida en que ese daño] resulte de su transporte sobre cubierta)”

125. A continuación el Grupo de Trabajo examinó los trozos del texto de esta disposición que figuraban entre corchetes. Pese a que hubo pareceres contrarios, el Grupo de Trabajo convino en mantener en el texto, sin corchetes, la palabra “expresamente”; también convino en suprimir junto con sus corchetes las palabras “que sea imputable únicamente a”, y convino además en retener, sin corchetes, el texto “en la medida en que ese daño”; y convino, por último, en retener las palabras “resulte de su transporte sobre cubierta”, suprimiendo al mismo tiempo los corchetes que encerraban todo el texto final de este párrafo. Se estimó que el requisito de que existiera un acuerdo expreso, que de no existir supondría la pérdida del beneficio del límite de la responsabilidad, era importante, pues así el porteador podía prever que podría imponérsele esa sanción. Además, entre las variantes “en la medida en que ese daño” y “que sea imputable únicamente a”, era preferible la primera, pues se ajustaba al enfoque general de la causalidad adoptado en el proyecto de convenio.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de párrafo 5

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

- se retuviera, sin corchetes, el texto del párrafo 5, en su forma actual;
- se sustituyera, en el párrafo 5, la frase “no tendrá derecho a limitar su responsabilidad” por “no tendrá derecho a beneficiarse del límite de la responsabilidad”, a fin de alinear su texto con el del artículo 64; y
- retener en su texto las variantes seleccionadas por el Grupo de Trabajo, tal como se indica en el párrafo 125 *supra*.

Capítulo 1 - Disposiciones generales

Proyecto de artículo 1. Definiciones

127. De conformidad con su decisión anterior de que se volvieron a examinar las definiciones una vez examinados los artículos de fondo en los que se utilizaran los términos definidos (véase párr. 9 *supra*), el Grupo de Trabajo pasó a examinar las definiciones de “parte ejecutante”, “parte ejecutante marítima” y “parte ejecutante no marítima” que figuran en los párrafos 6, 7 y 8 respectivamente del artículo 1 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafos 6 y 7: “parte ejecutante” y “parte ejecutante marítima”

128. El Grupo de Trabajo tomó nota de que la definición de “parte ejecutante” constaba de dos oraciones: en la primera se describía a la parte ejecutante, y en la segunda se hacía extensiva la definición a los subcontratistas, los empleados y los auxiliares o representantes de una parte ejecutante. Se observó que la finalidad de la definición de “parte ejecutante” era la de resolver tres cuestiones distintas, que convenía no confundir. En primer lugar, la definición tenía por objeto que su texto fuera aplicable a toda persona que llevara a cabo alguna de las actividades asignadas al porteador en el marco del contrato de transporte, por lo general algún subcontratista suyo, así como a la responsabilidad solidaria de dicha persona con la del porteador contractual. En segundo lugar, la definición pretendía regular la responsabilidad subsidiaria de la parte ejecutante por los actos y omisiones de sus empleados o de otras personas que trabajaran a su servicio. Por último, se deseaba que esta definición, junto con lo dispuesto en los artículos 4 y 19, sirviera para hacer extensivo el amparo otorgado por la denominada “cláusula Himalaya” a dichos subcontratistas, empleados y auxiliares o representantes.

129. Se observó que la definición de “parte ejecutante marítima” remitía a la definición de “parte ejecutante”, por lo que incluía también a sus subcontratistas, empleados y auxiliares o representantes. Se sugirió que, en su forma actual, esta definición podría tener el efecto no buscado de imponer directamente alguna responsabilidad contractual de una parte ejecutante marítima, en el marco del contrato de transporte, a uno de sus subcontratistas, empleados, o auxiliares o representantes, por lo que se apoyó el parecer de que se reconsiderara la definición de “parte ejecutante” para evitar dicho efecto. Se observó, a ese respecto, que ese efecto no buscado de que los empleados fueran tenidos por contractualmente responsables no sería compatible con el amparo otorgado, a menudo, en el derecho interno a los empleados frente a esa forma de responsabilidad.

130. Se respondió que el motivo por el que se había formulado esta definición en términos tan genéricos era evitar que se adujera la exclusividad de la relación contractual como se había hecho en la jurisprudencia, para cercenar el amparo de la cláusula Himalaya, haciéndolo extensivo únicamente al subcontratista, pero excluyendo a las partes en toda otra relación contractual, directa o indirecta, con el porteador. Se dijo además que resultaba difícil prever, tanto desde una perspectiva práctica como, en algunos países, desde una perspectiva jurídica, un supuesto en el que un mero empleado pudiera ser tenido por responsable a título de parte ejecutante marítima, transfiriéndosele todo el complejo entramado de responsabilidades que ello entraña. Se sugirió que, en la práctica, no era probable

que el propietario de la carga dañada demandara directamente a un empleado de una empresa, dado que los litigantes trataban de demandar a la persona obligada que dispusiera de más recursos financieros para sufragar la indemnización que le fuera impuesta. Si se optaba por reformular esta definición, se pidió que se obrara con cuidado para no menoscabar, en modo alguno, la responsabilidad subsidiaria del empleador, y dado que el proyecto de convenio se refería a lo largo de todo su texto a las “partes ejecutantes” y a las “partes ejecutantes marítimas” se pidió asimismo cautela a la hora de introducir cambios que pudieran tener consecuencias no buscadas en alguna otra parte del texto.

131. Se sugirió que el Grupo de Trabajo considerara la manera de reformular esta definición. Se convino en que toda reformulación de este texto debería tener en cuenta todo artículo de fondo del futuro convenio en el que se remitiera a esta definición, y en que dicha reformulación debería guiarse por los siguientes principios:

- el porteador y todo subcontratista suyo deberán ser tenidos por solidariamente responsables;
- los porteadores y empleadores deberán ser subsidiariamente responsables de los actos y omisiones de sus empleados; y
- el amparo de la denominada “cláusula Himalaya” deberá ser aplicable a los empleados, al igual que a sus empleadores, por lo que no debería quedar en modo alguno circunscrito por la exclusividad de la relación contractual.

Propuesta de que se excluya del ámbito del nuevo régimen a los transportistas ferroviarios

132. Se recordó al Grupo de Trabajo que había decidido dejar fuera del ámbito de aplicación del nuevo régimen a los transportistas por tierra.

133. Se hizo una propuesta en A/CN.9/WG.III/WP.84 de que todo transportista ferroviario, aun cuando cumpliera algún servicio en el interior de una zona portuaria, quedara excluido de la definición de “parte ejecutante marítima”. Se sugirió, a dicho fin, que se añadiera al final del párrafo 7 del artículo 1 (definición de “parte ejecutante marítima”), el siguiente texto: “Todo transportista ferroviario, aun cuando cumpla algún servicio que incumba al porteador tras la llegada de las mercancías al puerto de carga o antes de su salida del puerto de descarga, será tenido por parte ejecutante no marítima”.

134. En apoyo de esta propuesta, se sugirió que dicha exención estaba justificada por el hecho de que aun cuando el transportista ferroviario podía, al igual que otros transportistas terrestres, entregar la carga o recogerla en el interior de una zona portuaria, el transportista ferroviario, a diferencia de otros transportistas terrestres, prestaba un servicio que casi exclusivamente consistía en trasladar las mercancías durante un largo trayecto, aun cuando lo hiciera desde el interior de una zona portuaria hasta el interior de otra zona portuaria, pero sin limitarse a desplazar las mercancías de un lugar a otro en el interior de la misma zona portuaria.

135. Se cuestionó, sin embargo, la necesidad de una exención explícita, dado que el texto actual del convenio dejaba en claro que esos transportistas terrestres estaban claramente catalogados como tales, por lo que no les sería aplicable la definición de parte ejecutante marítima, y quedarían fuera del ámbito de aplicación del futuro

convenio. Se respondió que, en ausencia de una disposición explícita, los tribunales pudieran verse obligados a analizar caso por caso para averiguar si el transportista ferroviario caía o no dentro del ámbito de aplicación de dicha definición. Se dijo que una exención explícita contribuiría a la claridad del texto y evitaría controversias al respecto.

136. Se expresó inquietud de que no se habían examinado, en su totalidad, las consecuencias eventuales de otorgar al transportista ferroviario una exención general. Se habló del problema de que otras categorías de transportistas pudieran tratar de verse exentos del ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Se expresó además la opinión de que sería preferible prever más claramente en el texto del futuro convenio que su régimen no sería nunca aplicable a un supuesto en el que no se hubiera previsto ni efectuado un tramo marítimo, dado que se sugirió que todo transitorio necesitaba cierta flexibilidad para poder cumplir como estimara oportuno sus contratos de transporte, valiéndose en particular del derecho de optar por la modalidad de transporte que estimara óptima.

137. Se cuestionó además la procedencia de limitar dicha exención al transportista ferroviario. Se expresó el parecer de que esa exención debería ser igualmente aplicable al transportista por carretera (conforme a lo sugerido en A/CN.9/WG.III/WP.90) y posiblemente al transportista por vías de navegación interna. Se respondió, a dicho respecto, que a diferencia del transportista ferroviario, una empresa de camiones pudiera prestar servicios exclusivamente circunscritos a la zona portuaria, por lo que toda exención destinada a los transportistas por carretera habría de formularse en términos distintos de los aplicables al transporte ferroviario. Se sugirió que toda exención que se deseara que fuera, a la vez, aplicable al transportista por carretera y al transportista ferroviario, habría de ser formulada en términos demasiado latos que podrían eximir además a todo camionero que prestara servicios exclusivamente en el interior de una zona portuaria y que debiera por ello ser tratado como una “parte ejecutante marítima”. Se sugirió matizar algo mejor los términos de esa exención, formulando la regla como sigue: “un transportista ferroviario o un transportista por carretera sólo será tenido por parte ejecutante marítima si presta o se compromete a prestar sus servicios únicamente en el interior de la zona portuaria”. Esta propuesta recibió cierto apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de párrafos 6 y 7

138. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió aplazar su decisión sobre las definiciones de “parte ejecutante” y de “parte ejecutante marítima” hasta que se hubieran examinado algunas variantes nuevas de las disposiciones pertinentes del convenio, como sería la de una exención eventual del transportista ferroviario o de otros transportistas terrestres de la definición de parte ejecutante marítima, habida cuenta de las propuestas presentadas al Grupo de Trabajo.

Párrafo 8: “parte ejecutante no marítima”

139. El Grupo de Trabajo tomó nota de que sólo se utilizaba el término “parte ejecutante no marítima” en el párrafo 3 del artículo 20, por lo que, a la luz de su decisión anterior de que se suprimiera dicho párrafo (véase párr. 105 *supra*), el Grupo de Trabajo convino en suprimir esta definición.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de párrafo 8

140. El Grupo de Trabajo convino en suprimir la definición de “parte ejecutante no marítima” que figuraba en el párrafo 8 del artículo 1.

Texto revisado de los párrafos 6 y 7 del proyecto de artículo 1 (“parte ejecutante” y “parte ejecutante marítima”); y de los proyectos de artículo 4, 18 y 19

141. De conformidad con su decisión anterior de reconsiderar las definiciones reformuladas de “parte ejecutante” y de “parte ejecutante marítima”, que figuraban originariamente en los párrafos 6 y 7 respectivamente del artículo 1 (véase el párr. 138, *supra*), el Grupo de Trabajo prosiguió sus deliberaciones sobre el siguiente texto revisado de esas disposiciones, así como sobre los cambios subsiguientes introducidos en los artículos 4, 18 y 19:

“Artículo 1. Definiciones

6. a) Por “parte ejecutante” se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador, previstas en un contrato de transporte, respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control. El término “parte ejecutante” comprende a los subcontratistas, empleados y auxiliares o representantes de una parte ejecutante en la medida en que igualmente ejecuten o se comprometan a ejecutar cualquiera de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte.

b) Por parte ejecutante no deberá entenderse:

i) ni a los empleados del porteador o de una parte ejecutante;

ii) ni a ninguna persona que haya sido contratada, ya sea directa o indirectamente, por un cargador, por un cargador documentario, por el consignador, por la parte controladora o por el destinatario, actuando, a este respecto, en lugar del porteador.

7. Por “parte ejecutante marítima” se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga del buque, pero, en caso de efectuarse un transbordo, la parte ejecutante que ejecute alguna de las obligaciones del porteador en algún tramo terrestre durante el período que medie entre la salida de las mercancías de un puerto y su llegada a otro puerto de carga no será considerada parte ejecutante marítima. Un transportista terrestre, sólo será tenido por parte ejecutante marítima en la medida que preste o se comprometa a prestar exclusivamente sus servicios en el interior de una zona portuaria.

Artículo 4. Aplicación de las excepciones y los límites de la responsabilidad

[numerar el texto actual del artículo 4 como párrafo 1]

2. De entablarse un procedimiento judicial o arbitral por pérdida o daño [o retraso], en el marco del presente Convenio, contra el capitán, un

miembro de la tripulación o cualquier otra persona que cumpla algún servicio a bordo del buque, así como contra los empleados o los auxiliares o representantes del porteador o de una parte ejecutante marítima, esa persona podrá invocar toda excepción y todo límite de la responsabilidad previsto en el presente Convenio.

3. El párrafo 2 será aplicable con independencia de que las actuaciones judiciales o arbitrales hayan sido abiertas por razón de alguna responsabilidad contractual o extracontractual, o por algún otro concepto.

Artículo 18. Responsabilidad del porteador por actos ajenos

El porteador será responsable del incumplimiento de sus obligaciones conforme al presente Convenio derivado de los actos u omisiones de:

- a) una parte ejecutante;
- b) el capitán, o algún miembro de la tripulación del buque;
- c) los empleados o los auxiliares o representantes del porteador o de una parte ejecutante; o
- d) cualquier otra persona, que ejecute o se comprometa a ejecutar cualquiera de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

Artículo 19. Responsabilidad de las partes ejecutantes marítimas

1. La parte ejecutante marítima que haya recibido inicialmente las mercancías para su transporte, o que las haya finalmente entregado, en un Estado Contratante, o que haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto de un Estado Contratante, caso de que el incidente que ocasionó la pérdida, el daño o el retraso haya ocurrido durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su partida del puerto de descarga de las mismas mientras él tuviera a su cargo la custodia de las mercancías o en cualquier otro momento en la medida en que él estuviera entonces participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte:

- a) quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador con arreglo al presente convenio y gozará de las excepciones y límites de la responsabilidad que el Convenio reconoce al porteador, y
- b) será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Convenio que sea imputable a los actos u omisiones de cualquier persona a quien haya encomendado la ejecución de cualquiera de las obligaciones que incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte. ...”

142. Se explicó que, al reformular el texto de las definiciones de “parte ejecutante” y de “parte ejecutante marítima” (véase párr. 131, *supra*), se habían seguido los tres principios rectores convenidos al respecto por el Grupo de Trabajo. En el texto revisado se había definido con precisión “parte ejecutante”, dándose en el apartado a) una lista de personas incluidas y en el apartado b) una lista de personas excluidas, estimándose haberse resuelto así el problema de que se tuviera

eventualmente por responsable, en el marco del futuro convenio, a un empleado de una parte ejecutante marítima por los actos de su empleador. Se dijo además que se había ampliado la lista del artículo 18, de personas subsidiariamente responsables, a fin de incluir expresamente en ella a toda persona que el Grupo de Trabajo estimó que debería estar amparada. Además, se había previsto expresamente un amparo automático para una categoría más amplia de personas, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, y se había ampliado la protección otorgada a tenor del artículo 4, para lo que se habían efectuado pequeños cambios en el texto de la disposición, como el de hacer referencia a las actuaciones arbitrales. Se efectuaron también algunos ajustes técnicos en el texto del artículo 19.1, como el de trasladar una parte del apartado a) del párrafo 1 al encabezamiento de ese párrafo. Por último, se explicó que la última oración de la definición de “parte ejecutante marítima” tenía por objeto excluir expresamente de su ámbito a todo transportista terrestre cuya actividad “marítima” se limitara a introducir o sacar las mercancías de una zona portuaria, conforme a lo decidido por el Grupo de Trabajo.

“en lugar del porteador” en el proyecto de artículo 1.6 b) ii)

143. Se sugirió suprimir, por redundantes, las palabras “en lugar del porteador” que figuraban al final del inciso ii) del artículo 1.6 b). Se explicó, no obstante, que esa mención era necesaria al enunciarse en el apartado b) la lista de personas excluidas del alcance de la definición, mientras que el inciso ii) de ese mismo apartado se refería expresamente al supuesto, previsto en el párrafo 2 del artículo 14, de que un cargador o alguna otra persona se hubiera ofrecido voluntariamente a cumplir alguna obligación que normalmente incumbía al porteador. Se aclaró que, en dicho caso, el régimen del convenio debería excluir de la definición toda persona directa o indirectamente contratada por algún propietario de la carga, pero dado que el propio porteador había sido contratado por el cargador, ese texto adicional era necesario para evitar que pudiera ser leído como excluyendo al porteador de la posibilidad de actuar como “parte ejecutante”.

“Un transportista terrestre” en el párrafo 7 del proyecto de artículo 1

144. En respuesta a las inquietudes de que el término “transportista terrestre” (*inland carrier*) no incluyera al transporte por vías de navegación interna, debido a su traducción incierta a algunos otros idiomas, el Grupo de Trabajo reiteró que dicho término se refería a los transportistas por carretera, por ferrocarril y por vías de navegación interna. Se pidió que esa intención fuera aclarada en el texto y que se aclarara también el caso de un transportista terrestre que explotara algún transbordador, aclaración que cabría tal vez hacer en el marco de una definición del contrato de transporte marítimo de mercancías y no en el marco de la definición de “parte ejecutante marítima”.

145. Se observó, además, que el término inglés “*inland carrier*” (transportista terrestre) tal vez no resultara ideal a la luz de la definición que se había dado del término “*carrier*” (porteador) en la terminología del convenio, por lo que tal vez fuera preferible hablar de una “parte ejecutante terrestre”. Esa sugerencia no obtuvo, sin embargo, apoyo por estimarse que podría excluir de la definición de “parte ejecutante marítima” a alguna parte ejecutante terrestre que debería estar incluida en esa definición, como sería el caso de un estibador de la carga, que se limitara a

planificarla desde una oficina situada fuera de la zona portuaria, pero que por su función debería ser considerada como parte ejecutante marítima.

“transbordo” y “puerto” en el proyecto de artículo 1.7

146. Se cuestionó la exclusión de la parte que se encargara de una operación de transbordo de la definición de “parte ejecutante marítima”. Pese a reconocerse que esa exclusión había sido acordada por el Grupo de Trabajo, se expresó inquietud de que se estuviera creando una laguna en el régimen del convenio. No obstante, se aceptó la formulación actual del texto a dicho respecto.

147. Se cuestionó también la segunda oración de la definición de “parte ejecutante marítima” concerniente a la operación de transbordo. Se pensó que cabría suprimir esa oración por referirse a un supuesto ya previsto en la oración final de la definición, que incluía únicamente en su ámbito a aquellos transportistas que cumplieran exclusivamente su cometido en el interior de la zona portuaria, excluyendo de su ámbito a todo transportista que efectuara el transbordo, pero que no se limitara a prestar un servicio en el interior de una zona portuaria sino que efectuara el trayecto de un puerto a otro. Se expresó pleno apoyo a dicho parecer, y se sugirió que fuera considerado al efectuarse algún otro ajuste del texto.

148. Se expresaron, no obstante inquietudes de que en el supuesto de zonas portuarias sumamente extensas o geográficamente cercanas, o de puertos distintos pero administrados por una sola autoridad portuaria, tal vez resultara difícil determinar si una parte ejecutante estaba prestando exclusivamente servicios “en el interior de una zona portuaria”, lo que dificultaría la determinación de si era o no una “parte ejecutante marítima”. Se expresó algo de apoyo a esas inquietudes, así como a la sugerencia de que se eliminara totalmente a todo transportista terrestre del ámbito de aplicación del régimen del convenio. Se respondió que el Grupo de Trabajo había convenido previamente en dejar a la judicatura y a las autoridades locales la determinación de lo que constituía un “puerto”, dado que cabía prever diversas lecturas geográficas. Se indicó además que no era fácil evaluar si esto llegaría a constituir un problema grave, y que, en todo caso, el proyecto de convenio había dejado ciertos términos sin definir, por no ser posible responder a todas las cuestiones que cabía prever al respecto. Se observó además que las Reglas de Hamburgo utilizaban el término “puerto” sin definirlo. Pese las inquietudes de que dicha postura diera lugar a que la determinación del ámbito de un puerto, a la luz del empleo local de dicho término, hubiera de resolverse en el marco de un procedimiento judicial costoso, se convino en que la solución propuesta al igual que la exclusión sugerida de todo transportista terrestre constituían decisiones de rango legislativo que podrían tener graves consecuencias para todo el régimen del convenio. Por dicho motivo, el enfoque actualmente adoptado en el artículo 1.7 obtuvo un notable apoyo.

Proyecto de artículo 4

149. Se observó que debería enmendarse el texto del párrafo 1 del artículo 4, incluyendo a las “actuaciones arbitrales”, a fin de que ese texto resultara coherente con el de las disposiciones adicionales propuestas en el texto revisado. En respuesta a una pregunta concerniente a la frase “esa persona podrá invocar toda excepción y todo límite de la responsabilidad previsto en el presente Convenio” inserto en el texto revisado, se explicó que se había modificado la frase utilizada en el texto

originario, a fin de aclarar que, por ejemplo, en el supuesto de que un porteador conviniera contractualmente en un límite más elevado de su responsabilidad, ninguna persona a la que se hiciera referencia en el artículo 4 quedaría obligada por esa estipulación contractual, sino que se regiría por lo dispuesto en el futuro convenio. Se expresó apoyo a dicho enfoque, y se alentó toda aclaración del texto a dicho respecto.

Diversas cuestiones de forma

150. Se indicó que la definición de “parte ejecutante” sería aplicable a los auxiliares o representantes, pero no a los empleados, mientras que en algunos ordenamientos se daba igual trato a los auxiliares o representantes que a los empleados. Respondiendo a una pregunta, se observó que el texto del artículo 18 entrañaba una duplicación que convendría corregir, al hablarse en el apartado a) de “una parte ejecutante” y en el apartado c) de los “auxiliares o representantes” que estaban ya incluidos en la definición de “parte ejecutante”. Ahora bien se opinó que procedería examinar ese punto más detenidamente, dado que tal vez fuera preciso referirse a los “auxiliares o representantes del porteador” en el artículo 18. Se sugirió además que se incluyera explícitamente en la definición de “parte ejecutante” a los “auxiliares o representantes del porteador”.

151. Respondiendo a la pregunta sobre el trato previsto para los empleados y los auxiliares o representantes en el apartado b) del artículo 19.1, se observó que la frase “cualquier persona a quien haya encomendado la ejecución de cualquiera de las obligaciones” tenía por objeto ser aplicable a dichas personas. Ahora bien, se convino en que de existir aún alguna duda a dicho respecto, debería aclararse en el texto del apartado b) del artículo 19.1 que era aplicable al capitán y a todo miembro de la tripulación del buque así como a los empleados y a los auxiliares o representantes. Se expresó preferencia por aclarar ese punto en el propio texto, pero se observó que esa aclaración debería ser formulada en términos precisos que dejaran claro que se hacía referencia al capitán y a la tripulación del buque que llevara a cabo el tramo propiamente marítimo de la operación que incumbía a la parte ejecutante marítima.

152. Se hizo también una pregunta acerca de si el amparo de la denominada cláusula Himalaya sería aplicable a un contratista independiente. Se respondió que al haberse incluido al “subcontratista” en la definición de “parte ejecutante”, esa cláusula le sería igualmente en su calidad de “parte ejecutante”, pero se sugirió que si subsistía cierta falta de claridad al respecto, debería examinarse la procedencia de mencionar también a los “contratistas independientes”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al texto revisado

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

- estaba satisfecho de que el texto revisado respondía a lo anteriormente decidido;
- procedería que la Secretaría tuviera en cuenta algunas sugerencias de forma concernientes a la lista de personas excluidas de la noción de “parte

ejecutante” y al trato otorgable a los “auxiliares o representantes” en los artículos 1.6, 4.2 y 18; así como la inserción de un texto que fuera aplicable a las vías de navegación interna en la última oración del artículo 1.7;

- el Grupo de Trabajo estimó que el texto revisado era por lo demás aceptable.

Capítulo 19 - Validez de las cláusulas contractuales

Observaciones generales

154. De conformidad con su decisión anterior de que se examinen todas las disposiciones que afecten al ámbito de aplicación del proyecto de convenio en el curso del actual período de sesiones, el Grupo de Trabajo pasó a examinar lo dispuesto en el artículo 19 (Validez de las cláusulas contractuales) del proyecto de convenio, junto con la definición de “contrato de volumen” (art. 1, párr. 2), tan pronto como se estimó que se había dado al Grupo de Trabajo tiempo suficiente para examinar y celebrar consultas sobre las propuestas presentadas por algunas delegaciones acerca de la cuestión de la autonomía contractual en el marco del proyecto de convenio (propuestas conjuntas de Australia y de Francia en A/CN.9/612 y A/CN.9/WG.III/WP.88).

Proyecto de artículo 88. Disposiciones generales

155. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última vez que examinó el artículo 88 relativo a la validez de las cláusulas contractuales había sido en su 17º período de sesiones (A/CN.9/594, párrs. 146 a 153). El Grupo de Trabajo pasó a examinar el artículo 88 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 1

156. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que se aprobara el párrafo 1 en su forma actual.

Párrafo 2

157. Se sugirió formular el párrafo 2, concerniente a las exclusiones o límites estipulados en el contrato de transporte respecto de las obligaciones y responsabilidades del cargador, en términos similares a los del párrafo 1 a fin de que sirviera de contrapeso a lo dispuesto en dicho párrafo, en lo concerniente a las exclusiones o límites estipulados en el contrato de transporte respecto de las obligaciones y responsabilidades del porteador. A título de explicación sobre la posibilidad subsistente de aumentar las obligaciones del cargador, pese a que no se había establecido en el texto actual del proyecto de convenio límite alguno de su responsabilidad, se señaló la posibilidad de que se aumentara la responsabilidad del cargador, basada en toda culpa que le fuera eventualmente imputable, haciendo que dicha responsabilidad fuera de índole estricta u objetiva.

158. Si bien se sugirió suprimir en su totalidad el párrafo 2, el Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que se retuviera, sin corchetes, el texto actual de este párrafo.

159. Se expresaron ciertas dudas respecto a las palabras “o aumente” que figuraban entre corchetes en los apartados a) y b). Caso de que el párrafo 2 se refiriera

únicamente a las obligaciones iniciadas en el proyecto de convenio, se estimó que procedía retener en el texto y sin corchetes la expresión “o aumente”. Ahora bien, si se refería a obligaciones adicionales estipuladas al margen de las ya prescritas en el convenio, se dijo que procedería eliminar de su texto esa mención. Dado que, en términos generales, el Grupo de Trabajo estimaba que el cargador estaba más necesitado de amparo en el marco de este párrafo, debido a que el párrafo se refería a contratos de transporte distintos del contrato de volumen, se expresó apoyo por el parecer de que se retuviera, sin corchetes, la mención “o aumente”. Ahora bien, se estimó que debería prestarse mayor consideración a la posibilidad de que se produjeran confusiones acerca de cuáles eran las obligaciones a las que se refería este párrafo, por lo que tal vez debiera reformularse algo su texto a fin de aclarar este punto.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de párrafo 2

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

- se retuviera el texto del párrafo 2 en el proyecto de convenio en su forma actual; y
- se retuviera, sin corchetes, la expresión “o aumente” que figuraba en su texto.

Proyecto de artículo 89 - Normas especiales relativas a los contratos de volumen

161. El Grupo de Trabajo tomó nota de que el texto del artículo 89 era el resultado de las extensas negociaciones que se desarrollaron en su seno con ocasión de su 12º período de sesiones (Viena, 6 a 17 de octubre de 2003), y reflejaba, con ligeros retoques, la solución de avenencia negociada en su 17º período de sesiones (Nueva York, 3 a 13 de abril de 2006).

162. Se expresó un amplio apoyo en el Grupo de Trabajo a que se respetara la autonomía contractual de las partes y a la necesidad de que el futuro convenio tuviera en cuenta la realidad del comercio actual y el creciente recurso a los contratos de volumen. Se expresó asimismo apoyo por el parecer de que el cargador no se vería expuesto a ningún riesgo significativo de verse privado del amparo ofrecido por el régimen del convenio, dado que podría optar entre concertar un contrato de volumen, negociando libremente sus términos, y expedir sus mercancías bajo la cobertura de un documento de transporte plenamente sujeto al régimen del futuro convenio. Esa opción se dejaba al arbitrio del buen sentido comercial del propio cargador. Ahora bien, se expresó firme apoyo a la propuesta de que una autonomía contractual sin límites, pese a ser, sin duda, deseable entre partes cuyo potencial negociador estuviera equilibrado, pudiera privar en otras situaciones a la parte más débil, normalmente al pequeño cargador, del amparo requerido contra la imposición por el porteador de condiciones poco razonables. Se dijo además que el artículo 89 no ofrecía, en el marco de la definición de contrato de volumen del párrafo 2 del artículo 1, el grado de amparo deseable para la parte más débil. Se recordó al Grupo de Trabajo que en el derecho marítimo del transporte se había ido introduciendo gradualmente, a lo largo de su historia, un régimen imperativo de la responsabilidad, que se encontraba actualmente incorporado a diversos convenios internacionales concernientes a diversas modalidades de transporte. Dado que el nuevo convenio era el único instrumento internacional que daba tan amplio margen

a la autonomía contractual, se instó al Grupo de Trabajo a considerar algunas propuestas que remediaban los inconvenientes de dicha situación.

163. Se hicieron básicamente tres propuestas enunciadas en A/CN.9/WG.III/WP.88 y A/CN.9/612. En primer lugar la de que se enmendara la definición de contrato de volumen para que previera una cantidad mínima de remesas y una duración mínima del contrato, o para que se exigiera al menos que se utilizara para negociar envíos “importantes”. En segundo lugar, la de que el requisito de fondo para la validez de un contrato de volumen (que haya sido “personalmente negociado”) y el requisito formal para la validez de toda estipulación contractual al margen del régimen del convenio (que haya sido indicada “de manera explícita”), previstos en el artículo 89, fueran conjuntamente exigibles, a fin de asegurarse de que las dos partes hayan dado su consentimiento expreso a la excepción estipulada. En tercer lugar, debería ampliarse la lista de reglas del convenio a la que no cabrá estipular excepción alguna, que actualmente sólo incluye la concerniente a la obligación del porteador de velar en todo momento por la navegabilidad del buque y a su obligación de mantenerlo debidamente tripulado (art. 16 1)), así como la pérdida del derecho a invocar el límite de su responsabilidad (art. 64), incluyendo en esa lista a los artículos 17 (fundamento de la responsabilidad del porteador), 62 (límites de la responsabilidad), 30 (fundamento de responsabilidad del cargador frente al porteador) y al capítulo 5 (obligaciones del porteador); así como los artículos 28 a 30 y 33 (obligaciones del cargador). Fue objeto de diversas muestras de apoyo la propuesta de que, aun cuando el Grupo de Trabajo no aceptara todas las propuestas presentadas, debería al menos examinar la procedencia de reformular la definición de contrato de volumen, a fin de reducir algo su alcance y amparar así al pequeño cargador, habida cuenta de la elevada proporción del tráfico marítimo internacional que pudiera navegar en el marco de un contrato de volumen, a tenor de la definición de la actual. De no obrarse así, se corría el riesgo de que el nuevo convenio se viera privado de toda importancia práctica.

164. Tras lo dicho, se recordó al Grupo de Trabajo el curso de sus liberaciones anteriores sobre esta cuestión y sobre el régimen de la autonomía contractual en el marco del futuro convenio. Se señaló que el régimen especial del contrato de volumen y el amplio margen de la autonomía contractual otorgada por dicho régimen habían sido objeto de examen, durante varios años, en el seno del Grupo de Trabajo. Siguiendo el ejemplo de los instrumentos marítimos anteriores, se había concebido inicialmente el régimen del nuevo convenio como una norma de rango legal imperativo, en la que la enunciarían reglas que serían, en principio, imperativas para todos los interesados. Cabía, por ello, leer en la primera versión del proyecto de convenio que “toda estipulación contractual que se aparte de las disposiciones del presente instrumento será nula y sin efecto en la medida en que tenga la intención u el efecto de excluir o limitar [o aumentar], directa o indirectamente, la responsabilidad por el incumplimiento de cualquier obligación del porteador, una parte ejecutante, el cargador, la parte controladora, o el consignatario en virtud del presente instrumento” (A/CN.9/WG.III/WP.21, art. 17.1).

165. En el 12º período de sesiones del Grupo de Trabajo (Viena, 6 a 17 de octubre de 2003), se sugirió, no obstante, que se otorgara un margen de flexibilidad más amplio a las partes en el denominado “acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea” en orden a la asignación de sus respectivos derechos, obligaciones y responsabilidades, y que se les otorgara autonomía para estipular, en determinadas

circunstancias, al margen del régimen del futuro convenio (A/CN.9/WG.III/WP.34, párrs. 18 a 29). Se propuso otorgar, por principio, esa autonomía siempre que uno o más cargadores concertaran con uno o más porteadores un acuerdo para transportar por mar un volumen mínimo de carga, expedida en sucesivas remesas, a bordo de buques que navegaran en el marco de un servicio de línea prestado con regularidad, y por cuyo servicio el cargador o los cargadores hubieran convenido en pagar una tasa negociada en función del envío de un volumen mínimo de carga (A/CN.9/WG.III/WP.34, párr. 29).

166. En dicho período de sesiones, se convino en general en que determinadas categorías de contratos no deberían regirse en modo alguno por el proyecto de instrumento, o en que el régimen del instrumento debería ser únicamente aplicable a dichos contratos a título supletorio. Se estimó que entre esas categorías de contrato figurarían todos aquellos contratos que, en la práctica, fueran negociados pormenorizadamente entre el cargador y el porteador, a diferencia de aquellos contratos de transporte que no requerían (o que la práctica comercial no permitía) ser negociados con igual detalle para adaptarlos a las necesidades particulares de los interesados. Los contratos de esta segunda categoría solían concertarse en forma de contratos de adhesión, en los que, por tanto, procedía que las partes estuvieran amparadas por un régimen legal imperativo. El Grupo de Trabajo había, no obstante, convenido en que debería examinarse más en detalle el ámbito de la autonomía contractual reconocida y las categorías de contrato a las que procedía otorgar dicha autonomía (A/CN.9/544, párrs. 78 a 82).

167. El Grupo de Trabajo examinó una propuesta revisada sobre la autonomía contractual en el marco del denominado “acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea” (A/CN.9/WG.III/WP.42), en su 14º período de sesiones (Viena, 29 de noviembre a 10 de diciembre de 2004). En aquella ocasión, el Grupo de Trabajo escuchó diversas inquietudes concernientes al ejercicio de la autonomía contractual en el marco de un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea (acuerdo OLSA). Se sugirió, en particular, que no debería permitirse que las partes en un acuerdo OLSA estipularan al margen de ciertas disposiciones de rango imperativo del proyecto de instrumento. Se dijo también que la introducción de un régimen especial para los acuerdos OLSA podría dar lugar a problemas de competencia comercial. Se expresaron también inquietudes respecto del amparo debido al pequeño cargador que por su débil posición negociadora no pudiera defenderse por sí mismo de algún abuso eventualmente impuesto por un porteador en el marco de un acuerdo OLSA. Ahora bien, se dijo también que, en la práctica comercial actual, los pequeños cargadores solían preferir concertar sus acuerdos en función de una tarifa que, pese a no ser contratos de transporte, garantizaban una tarifa máxima sin especificar el volumen transportado, en vez de concertar contratos de volumen, y que la atracción ejercida por dichos acuerdos de tarifa combinada con el libre juego de las fuerzas del mercado reduciría el riesgo de que el cargador se viera expuesto a algún abuso eventual del porteador en el marco del régimen propuesto para los acuerdos OLSA. Hubo considerable apoyo por que se incluyera en el proyecto de instrumento alguna disposición concerniente a los acuerdos OLSA, a reserva de que se atendiera a estas y otras inquietudes (A/CN.9/572, párrs. 99 a 101). El Grupo de Trabajo concluyó entonces sus deliberaciones decidiendo que no era opuesto a que se incluyera una disposición concerniente a los acuerdos OLSA, a reserva de que se aclararan ciertas cuestiones concernientes al ámbito de aplicación del régimen del instrumento a los

contratos de volumen en general. El Grupo de Trabajo decidió además que se examinara con particular cuidado la definición de los acuerdos OLSA y el amparo debido a los intereses de terceros y del pequeño cargador, y que se examinara más en detalle cuáles disposiciones del nuevo régimen, de haber alguna, serían imperativamente aplicables a los acuerdos OLSA. El Grupo de Trabajo invitó, por último a los autores de la propuesta OLSA a que trabajaran de consuno con otras delegaciones interesadas en la preparación de una definición del acuerdo OLSA (A/CN.9/572, párr. 104).

168. El Grupo de Trabajo volvió a examinar, en su 15º período de sesiones (Nueva York, 18 a 28 de abril de 2005), la cuestión de la autonomía contractual en el marco de los acuerdos de transporte marítimo por servicio regular o de línea. Se informó entonces al Grupo de Trabajo de los resultados de las consultas celebradas a raíz de lo convenido en el 14º período de sesiones. Se sugirió que puesto que el denominado “acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea” venía a ser una variante del contrato de volumen, cabría retocar las disposiciones presentadas en A/CN.9/WG.III/WP.44 y los artículos 88 y 89 a fin de subsumir al acuerdo OLSA y el régimen actualmente previsto para el contrato de volumen en el marco del proyecto de instrumento. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con dicha sugerencia (A/CN.9/576, párrs. 12, y 14 a 16). El Grupo de Trabajo procedió entonces a examinar la forma de ir respondiendo a las inquietudes expresadas en su anterior período de sesiones, en lo concerniente a las condiciones que habían de darse para que fuera posible apartarse del régimen del convenio. Si bien se dijo que no debería permitirse, en ningún supuesto, estipular excepciones al régimen del convenio, se expresó apoyo por permitir que las partes se apartaran del régimen del convenio en algunas circunstancias. El Grupo de Trabajo aceptó, en general, que se exigieran las cuatro condiciones siguientes para permitir que en un contrato de volumen, o respecto de alguna remesa transportada en el marco de dicho contrato, se estipulara al margen del régimen del instrumento: a) el contrato deberá haber sido [mutuamente negociado y] concertado por escrito o por medios electrónicos; b) el contrato deberá estipular algún servicio particular de transporte que el porteador se obligue expresamente a prestar, c) toda cláusula del contrato de volumen, que prevea algún deber, derecho, obligación o responsabilidad superior o inferior a lo que sea usual, deberá estar consignada en el contrato y no podrá ser incorporada al mismo por remisión a algún otro documento; y d) el contrato no deberá consistir en [una lista de precios y servicios del porteador,] un conocimiento de embarque, un título de transporte, un documento electrónico de transporte, una confirmación de la recepción de la carga por el porteador u otro documento similar, aun cuando cabrá que el contrato incorpore a su texto documentos de esa índole por vía de remisión (A/CN.9/576, párrs. 17 a 19). El Grupo de Trabajo pasó a examinar la cuestión de si debería haber disposiciones de rango imperativo en el futuro convenio que no admitieran estipulación en contrario alguna, y cuáles eran esas disposiciones, de haber alguna. El Grupo de Trabajo decidió, a ese respecto, que el deber de mantener el buque navegable constituía un precepto imperativo del futuro régimen que no admitiría estipulación en contrario alguna (A/CN.9/576, párrs. 17 a 19).

169. La última vez que el Grupo del Trabajo examinó los contratos de volumen fue en su 17º período de sesiones (Nueva York, 3 a 13 de abril de 2006), a la luz de la versión revisada del convenio (A/CN.9/WG.III/WP.56) y de las propuestas de enmienda presentadas a raíz de unas consultas oficiosas (A/CN.8/WG.III/WP.61). En esa ocasión, se reiteraron ciertas inquietudes acerca de que se abusara del

contrato de volumen para hacer excepciones al régimen del convenio, particularmente en supuestos en los que el contrato de volumen versara sobre volúmenes de carga muy considerables. Se expresó la inquietud de que resultara incoherente otorgar una autonomía tan amplia para estipular al margen de un convenio cuyo régimen era imperativo, y se expresó el parecer de que tal vez fuera preferible formular una lista de disposiciones que pudieran ser objeto de estipulación en contrario. Según otro parecer el juego combinado de los párrafos 1 y 5 del artículo 95 y de la definición de contrato de volumen dada en el artículo 1 respondía adecuadamente a las inquietudes concernientes al amparo que debía otorgarse a las partes contratantes. Según otra inquietud, que no negaba ni la conveniencia de que se gozara de cierta autonomía contractual ni las ventajas del contrato de volumen en cuanto tal, era de temer que la regla del apartado b) del párrafo 1 tal vez no amparara lo bastante a las partes en dichos contratos (A/CN.9/594, párr. 155). Ahora bien, se expresó en general un firme apoyo en pro del régimen previsto para el contrato de volumen en el convenio, así como a favor de la versión reformulada del párrafo 1 del artículo 95, en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61. Prevalció el parecer de que el marco previsto para el contrato de volumen combinaba la flexibilidad comercial requerida para estipular al margen del convenio, en determinadas situaciones, con el amparo que debía otorgarse a las partes contratantes (A/CN.9/594, párr. 156). El Grupo de Trabajo pasó entonces a considerar si procedería insertar en el régimen previsto en el convenio para el contrato de volumen una disposición con una lista de las disposiciones de rango estrictamente imperativo, que no admitían estipulación contractual alguna en contrario, conforme a la enunciada en el párrafo 4 del artículo 95 en A/CN.9/WG.III/WP.61, párrafo 49. Se expresó cierta inquietud ante el hecho de que se incluyera esa disposición en el proyecto de convenio, dado que se estimó que se prestaba a ser utilizada, en la interpretación de su régimen, para reintroducir la noción de las obligaciones supremas o no renunciables, que se evitó cuidadosamente al formularse su régimen. Ahora bien, se apoyó firmemente la inclusión de una lista de disposiciones imperativas que no podían ser objeto de estipulación alguna en contrario en el marco de un contrato de volumen concertado conforme al régimen del convenio. Se opinó que la inclusión de una lista, similar a la enunciada en el párrafo 4 del artículo 95, dotaría al convenio de una pieza importante para la solución de avenencia que se negociaba con miras a amparar debidamente a ambas partes contratantes en un contrato de volumen (A/CN.9/594, párr. 160). Respecto de las disposiciones que deberían figurar en dicha lista, se convino en que se retuvieran en el texto (A/CN.9/594, párr. 161) todas las citadas en el párrafo 4 del artículo 95 presentado en A/CN.9/WG.III/WP.61.

170. Se dijo, por ello, que el texto del artículo 89 era el resultado de un largo y delicado proceso de negociación en el seno del Grupo de Trabajo. Se expresó simpatía por varias de las inquietudes expresadas ante la amplitud de la autonomía contractual prevista en el marco del futuro convenio. Ahora bien, prevaleció el parecer de que el texto actual del artículo 89 reflejaba el mejor consenso alcanzable, para responder a dichas inquietudes, sin menoscabar la importante función comercial que incumbía a la autonomía contractual en el marco de un contrato de volumen. El Grupo de Trabajo se mostró en general de acuerdo en que era sumamente improbable que se llegara a un consenso igualmente satisfactorio acerca de ninguna otra solución de avenencia, por lo que se instó al Grupo de Trabajo a no perder más tiempo a ese respecto en una etapa tan tardía de sus deliberaciones.

171. Se observó que algunas delegaciones, que eran actualmente contrarias a que se reconsiderara el artículo 89, habían compartido al menos algunas de las inquietudes expresadas, por lo que se habían mostrado propicias a que se adoptara un régimen más severo frente a la autonomía contractual. Si bien esas delegaciones no consideraban que la solución del artículo 89 fuera la solución ideal para todos los problemas eventuales, se dijo que la principal inquietud de esas delegaciones, concerniente al amparo debido a terceros, había sido satisfactoriamente resuelta en el párrafo 5 del artículo. Además, el empleo, en la definición de contrato de volumen dada en el párrafo 2 del artículo 1, de la expresión “sucesivas remesas”, amparaba contra el riesgo de una imposición unilateral de una excepción al régimen del convenio, ya que ninguna remesa ocasional o aislada podría ser objeto de un “contrato de volumen” en el marco del proyecto de convenio.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de artículo 89

172. Tras haber examinado largamente los diversos pareceres expresados, el Grupo de Trabajo rechazó la propuesta de volver sobre lo acordado y aprobó el texto del artículo 89 que había sido aceptado en abril de 2006 (véase A/CN.9/594, párrs. 154 a 170).

Proyecto de artículo 90. Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías

173. Se recordó al Grupo de Trabajo que su examen más reciente del artículo 90 dedicado a las normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías data de su 17º período de sesiones (A/CN.9/954, párrs. 171 y 172). El Grupo de Trabajo pasó a examinar el artículo 90 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Encabezamiento y apartado a)

174. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que se aprobara, en su forma actual, el encabezamiento y el apartado a), a reserva de que se hiciera algún retoque a raíz del examen por el Grupo de Trabajo de las definiciones de “parte ejecutante” y “parte ejecutante marítima”.

Apartado b)

175. El Grupo de Trabajo tomó nota de la propuesta presentada en A/CN.9/WG.III/WP.90 de insertar al final de este apartado, con miras a evitar que se considerara abusivamente a los contenedores y a los vehículos de transporte por carretera como “remesas no habituales del comercio” con miras a conceptuarlos como una única unidad de carga para los fines del límite establecido de la responsabilidad, el texto siguiente: “No se considerarán como ‘remesas no habituales del comercio’ ni los contenedores ni los vehículos de carretera cuyo transporte se efectuó a bordo de un buque total o parcialmente equipado para dicho transporte”. Se expresó el parecer de que esa adición resultaba innecesaria, dado que ya se utilizaban cláusulas formuladas en términos similares en el transporte por buques transbordadores, respecto de operaciones para las que el porteador acostumbraba a emitir una carta de porte, en vez de un conocimiento de embarque que pudiera dar lugar a que resultaran aplicables las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby. Ahora bien, cabía prever que el contrato de transporte utilizado

en esos casos daría lugar a que fuera aplicable el futuro convenio, cuyo régimen eliminaría dicho abuso.

176. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que se aprobara el apartado b) en su forma actual.

Responsabilidad por retraso en la entrega de mercancías

177. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado la responsabilidad por retraso en la entrega de mercancías conforme al proyecto de convenio fue en su 18º período de sesiones (véase A/CN.9/616, párrs. 83 a 113). Se recordó asimismo que se habían presentado al Grupo de Trabajo dos propuestas relativas a la responsabilidad por retraso a fin de que las examinara: una propuesta referente al retraso preparada tomando en consideración el examen que sobre este tema había hecho el Grupo de Trabajo en su 18º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.85) y una propuesta relativa al retraso del porteador y del cargador (A/CN.9/WG.III/WP.91). El Grupo de Trabajo procedió a analizar las diversas disposiciones referentes al retraso que figuraban en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81.

Introducción general

178. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado el tema de la responsabilidad por retraso en la entrega de mercancías en varios períodos de sesiones, y que este tema era particularmente delicado tanto para los cargadores como para los porteadores. Dado que en deliberaciones anteriores se había analizado exhaustivamente el tema, se consideró que no era necesario proceder a un examen completo de las cuestiones pertinentes y de los intereses del porteador y del cargador que estaban en juego, y se procedió a estudiar diversas propuestas que se habían presentado al Grupo de Trabajo. Se explicó que la propuesta recogida en el documento A/CN.9/WG.III/WP.85 era una versión escrita de lo que ya se había propuesto verbalmente durante el 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 101 a 113), que, según se recordó, había consistido en un intento del Grupo de Trabajo de retener en el proyecto de convenio la responsabilidad por retraso imputable tanto al porteador como al cargador, y de determinar un límite apropiado para la responsabilidad del cargador por motivo de retraso. A la vista de ello, se estimó que la propuesta era una solución de transacción que contenía tres elementos: una aclaración sobre el proyecto de artículo 18 en el sentido de que el porteador no era responsable de ninguna pérdida o daño cuando tal pérdida o daño fueran imputables a otros cargadores; la limitación de la responsabilidad del cargador por las pérdidas puramente económicas que hubieran sido ocasionadas por el retraso a una cifra que figuraba entre corchetes en el texto; y una regla general de causalidad que habría de insertarse en el proyecto de artículo 22.

179. Se recordó al Grupo de Trabajo que sus deliberaciones sobre daños ocasionados por retrasos se centraban en las puras pérdidas económicas resultantes del retraso, ya que los daños físicos sufridos por las mercancías a consecuencia del retraso entrarían en el ámbito del proyecto de convenio y serían regulados concretamente por las disposiciones sobre responsabilidad por la pérdida de

mercancías o por los daños sufridos por ellas. Además, se indicó que en las investigaciones realizadas sobre el tema se descubrió que, en los países que preveían el cobro de daños y perjuicios por motivos de retraso se habían encontrado muy pocos casos denunciados y en ninguno de ellos el tribunal había dado razón a los demandantes. Si bien se expresaron algunas dudas sobre la razón por la cual había tan pocos casos sobre el tema, se expresó la opinión de que los resultados de la investigación daban a entender que no había ninguna necesidad comercial de disposiciones sobre el retraso, y se estimó que, en cualquier caso, no deberían ser imperativas. Se expusieron argumentos más específicos en apoyo de la opinión según la cual la responsabilidad por retraso no debería tener carácter imperativo, tal como se indica en el documento A/CN.9/WG.III/WP.91. Si bien se sostuvo que la mejor opción era la de suprimir la responsabilidad por retraso tanto del cargador como del porteador, habida cuenta de la realidad comercial y de las dificultades con que se tropezaba para hallar una forma aceptable de limitar la responsabilidad del cargador por daños ocasionados a raíz del retraso, se formuló otra propuesta, que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.91, conforme a la cual la responsabilidad del cargador y del porteador por motivo de retraso no tuviera carácter imperativo, o estuviera sujeta a la autonomía contractual. No obstante, se expresaron reservas en el sentido de que ese enfoque tendría simplemente por consecuencia que los porteadores insertarían en el documento de transporte un texto normalizado conforme al cual quedarán exonerados de responsabilidad por todo daño sufrido a causa de un retraso.

Deliberaciones

180. Se informó al Grupo de Trabajo de que la hipótesis de trabajo basada en una solución de transacción sobre el tema del retraso, que se había propuesto en el 18º período de sesiones y que se había incorporado al documento A/CN.9/WG.III/WP.85, no había obtenido apoyo suficiente en ulteriores consultas formales e informales y de que corría el peligro de fracasar. En vista de esa posibilidad, se formularon otras propuestas sobre el mejor modo de regular la cuestión de la responsabilidad por retraso en el proyecto de convenio. Estas propuestas pueden resumirse del modo siguiente:

a) Debería suprimirse del texto del proyecto de convenio toda referencia a la responsabilidad por retraso imputable tanto al cargador como al porteador, dejando así en manos del derecho interno la determinación de tales cuestiones;

b) Se formuló una propuesta más compleja, que constaba de tres elementos. En primer lugar, debería suprimirse la responsabilidad del cargador por retraso, ante la imposibilidad de hallar medios adecuados para limitar dicha responsabilidad. En segundo lugar, se sugirió que el texto del proyecto de artículo 21 relativo al retraso fuera recortado y dijera simplemente “Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado”, quedando así suprimida la segunda mitad del proyecto de artículo. Según el tercer elemento de la propuesta, debería darse carácter imperativo al proyecto de artículo 63 mediante la supresión de las palabras que figuraban entre corchetes (“, salvo estipulación en contrario”);

c) La limitación de la responsabilidad por pérdidas económicas causadas por un retraso debería subordinarse a la autonomía contractual, reteniendo el texto

que figuraba entre corchetes en el proyecto de artículo 63 y suprimiendo dichos corchetes;

d) Debería darse a la responsabilidad por retraso un carácter no imperativo, o hacerla depender de la autonomía contractual, tanto con respecto al porteador como al cargador;

e) Debería reintroducirse el texto relativo al resarcimiento por daños, como se propuso durante el 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo (véase A/CN.9/616, párr. 107), junto con la propuesta enunciada en el documento A/CN.9/WG.III/WP/85;

f) La responsabilidad del cargador por retraso debería quedar excluida del ámbito del proyecto de convenio, y la responsabilidad del porteador por retraso únicamente debería mantenerse en el texto en el caso de que el cargador puntualizara al porteador que le interesaba una entrega puntual;

g) La responsabilidad por retraso debería ser imperativa en lo que concierne al porteador, pero más flexible respecto de los cargadores;

h) El porteador y el cargador deberían recibir un trato idéntico en lo que respecta a la responsabilidad por los daños ocasionados a raíz de un retraso;

i) Debería agregarse al texto una disposición que dejara claro que debería excluirse del proyecto de convenio toda indemnización por pérdidas económicas que no fueran imputables a un daño físico, tanto en el caso del cargador como en el del porteador;

j) La responsabilidad por retraso debería tener un carácter imperativo tanto para el cargador como para el porteador; y

k) Debería adoptarse el mismo enfoque en relación con el retraso que el que preveían las Reglas de Hamburgo, incluido el nivel de limitación equivalente a dos veces y media el importe del flete pagadero por las mercancías retrasadas.

181. En el Grupo de Trabajo se expresaron diversas opiniones sobre las propuestas enunciadas en el párrafo anterior que se preferían y sobre las propuestas que cabría adoptar pero sólo en segundo o en tercer lugar. Durante ese debate, si bien inicialmente ninguno de los enfoques suscitó un claro consenso en el Grupo de Trabajo, se manifestaron una serie de posiciones defendidas con firmeza que recibieron apoyo en el Grupo de Trabajo. Cabría resumir estas opiniones del modo siguiente:

a) Parecía que las delegaciones estaban generalmente de acuerdo en que la solución de avenencia enunciada en el documento A/CN.9/WG.III/WP.85 no llegaría a ser aceptada por el Grupo de Trabajo;

b) Las delegaciones apoyaron decididamente que se mantuviera en el texto la responsabilidad del porteador por los daños causados a raíz de un retraso;

c) Se apoyó la opinión de que la responsabilidad por retraso por parte del porteador debería ser imperativa; y

d) Se dieron considerables muestras de flexibilidad en lo relativo a la necesidad de incluir en el texto la responsabilidad de los cargadores por los daños sufridos a raíz de un retraso, particularmente teniendo en cuenta la información

proporcionada al Grupo de Trabajo sobre las dificultades y gastos que entrañaría para los cargadores contraer un seguro por las pérdidas puramente económicas.

182. Habida cuenta de las firmes opiniones expresadas, el Grupo de Trabajo trató de llegar a una solución de transacción sobre el problema centrándose en las dos primeras variantes enunciadas en el anterior párrafo 180. Se sostuvo que el hecho de suprimir del proyecto de convenio la responsabilidad por retraso tanto del cargador como del porteador tenía la ventaja, entre otras, de dar una mayor flexibilidad a los Estados que dispusieran de normas específicas que rigieran el retraso del porteador. Además, se expresó la opinión de que el hecho de que en el proyecto de convenio no hubiera ninguna regla sobre la responsabilidad por retraso era mejor que si se formulara una que resultara inadecuada o que fuera en contra de la administración del derecho interno imperativo. En sentido contrario, se estimó que la propuesta con tres elementos permitiría al menos cierto nivel de armonización con respecto a las normas que regulaban el retraso, lo cual era mejor que dejar toda la cuestión en manos del derecho interno. Además, una solución de transacción que limitara el concepto de retraso al incumplimiento de la obligación de entregar las mercancías en el plazo de entrega convenido estaría en consonancia con un enfoque comercial que se había propugnado respecto del problema de la responsabilidad por retraso.

183. Si bien empezó a manifestarse una preferencia general por la propuesta con tres elementos, descrita en el anterior párrafo 180 b), en el Grupo de Trabajo se expresaron opiniones divergentes sobre la conveniencia de suprimir la cláusula del proyecto de artículo 21 que hacía referencia al plazo en que pudiera razonablemente esperarse que un porteador diligente entregara las mercancías, a la luz de los términos del contrato, así como de toda costumbre, práctica o uso aplicable y de las circunstancias del viaje. Hubo delegaciones que propugnaron con vehemencia que se mantuvieran esas palabras en el texto, que consideraban la parte fundamental del proyecto de artículo y que además ofrecía una importante salvaguardia que protegería a los cargadores de retrasos no razonables de los porteadores. Se argumentó que los cargadores no sólo deberían tener derecho a indemnización por retraso cuando los porteadores no entregaran las mercancías en la fecha expresamente convenida. Los cargadores merecían la misma protección que cuando se fiaban de la publicidad y de los horarios de servicios de línea publicados por los porteadores. Sin embargo, otras delegaciones abogaron también con firmeza por la supresión de las mencionadas palabras, por estimar que expresaban un concepto vago de difícil aplicación que probablemente incrementaría el riesgo de litigios.

184. En esa fase, se invitó al Grupo de Trabajo a que estudiara una versión enmendada del enfoque con tres elementos enunciado en el anterior párrafo 180 b). Se recordó al Grupo de Trabajo que para varias delegaciones la opción principal era que el proyecto de convenio contuviera reglas imperativas sobre el retraso del porteador, a defecto de las cuales esas delegaciones preferirían que se suprimieran del proyecto de convenio todas las referencias a la responsabilidad por retraso, dejando así la determinación de esas cuestiones en manos del derecho interno. No obstante, los autores de esa solución estaban dispuestos a aceptar el enfoque con tres elementos que se enunciaba en el anterior párrafo 180 b), a reserva de que se eliminara la palabra “expresamente” de la descripción del retraso enunciada en el proyecto de artículo 21. Se consideró que con ese ajuste la supresión de la última mitad del proyecto de disposición resultaría menos problemática para muchas delegaciones del Grupo de Trabajo, y que se reduciría la carga de la prueba para los

titulares de la carga en lo que respecta al acuerdo sobre el momento de la entrega. Otros opinaron, no obstante, que la supresión de la palabra “expresamente” no alteraría el contenido esencial de esta disposición. En un espíritu de transacción, el Grupo de Trabajo acogió esta propuesta con beneplácito y dio apoyo al enfoque con tres elementos enmendado por dicha propuesta.

Proyecto de artículo 26. Transporte anterior o posterior al transporte por mar

185. Se recordó al Grupo de Trabajo que el artículo 26 fue examinado por última vez en su 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 216 a 228). El Grupo de Trabajo pasó a examinar el artículo 26 relativo al transporte anterior o posterior al transporte por mar en A/CN.9/WG.III/WP.81.

186. Respecto del artículo 26 en general, se recordó al Grupo de Trabajo que se sugirió fusionar el texto de los artículos 26 64.2 y el anterior artículo 89 en A/CN.9/WG.III/WP.56 (véase A/CN.9/WG.III/WP.89). Se sugirió entonces que la estrecha relación entre esas disposiciones, que regulaban la relación entre el futuro convenio y otros convenios, hacía aconsejable esa fusión en una única disposición que resultara más clara y de más fácil consulta. El Grupo de Trabajo prefirió, no obstante, seguir tratando cada una de esas disposiciones por separado, por lo que no adoptó esa propuesta.

Párrafo 1

“[o norma de derecho interno]”

187. Se expresó cierto apoyo por retener el texto entre corchetes “o norma de derecho interno” en el párrafo 1. Se dijo, a ese respecto, que un contrato de transporte concertado en el marco de un régimen del “transporte marítimo con tramos adicionales” se prestaba a ser aplicable a una operación de transporte cuyo tramo terrestre fuera largo y cuyo tramo marítimo fuera comparativamente corto. Se dijo, a dicho respecto, que la remisión que se hacía al derecho interno en el artículo 26 resultaba necesaria en algunos ordenamientos para salvaguardar toda norma de derecho interno que fuera aplicable al tramo terrestre de la operación. Se sugirió, además, que gracias a esa remisión al derecho interno, toda parte ejecutante no marítima podría estar segura de que no le sería aplicable el régimen de la responsabilidad del proyecto de convenio. En respuesta a otras sugerencias de que esa remisión al derecho interno imperativamente aplicable se alejaba demasiado de la meta de uniformidad que tenía asignada el proyecto de convenio, se señaló que la remisión del párrafo 1 a “otros instrumentos internacionales” abría ya una vía para la remisión eventual a otros acuerdos de transporte de ámbito regional, que podría consistir meramente en un intercambio de notas entre dos Estados.

188. Se apoyó, no obstante, con firmeza la supresión del texto “o norma de derecho interno” que figuraba entre corchetes en el párrafo 1. Pese a que se expresó comprensión por los que deseaban resolver los problemas esbozados en el párrafo anterior, se dijo que retener esa remisión al derecho interno suponía un desvío importante respecto del equilibrio buscado con la denominada red de interconexión de convenios enunciada en el párrafo 1 del artículo 26. Se dijo además que se había llegado a un entendimiento de que, al sentar las bases de esa red de interconexión, no había resultado posible establecer plena uniformidad por razón de la necesidad de dar margen, en algunos supuestos limitados, a la aplicación de otros convenios

unimodales como pudiera ser el caso del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) y las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías (CIM-COTIF). Se dijo, no obstante que toda ampliación de esas excepciones limitadas, que extendiera esa remisión a toda norma meramente de derecho interno, pero de rango imperativo, privaría de utilidad a la disposición, al menoscabar la uniformidad y predecibilidad del régimen del convenio en su conjunto. Se sugirió además que la inclusión de una remisión al derecho interno en el párrafo 1 del artículo 26 podría hacer imposible que se extendiera a la parte ejecutante el amparo del artículo 4 (la denominada “cláusula Himalaya”). Se dijo que otro problema de que se hiciera una remisión al derecho interno era la incertidumbre que ello ocasionaría, tanto al cargador como al porteador, en lo concerniente al régimen de la responsabilidad que sería aplicable a sus actividades.

Solución de avenencia propuesta

189. A la luz del apoyo expresado en el Grupo de Trabajo tanto en pro como en contra de que se retuviera el texto “o norma de derecho interno” en el párrafo 1, se sugirió una solución de avenencia. La propuesta consistía en facultar a todo Estado Contratante que deseara que su derecho interno imperativo fuera aplicable a toda pérdida o daño de las mercancías, que tuviera lugar en su territorio, para efectuar una declaración al respecto de conformidad con lo previsto en el artículo 94. Se indicó que convendría obligar a esos Estados Contratantes a señalar expresamente la norma de derecho interno que sería aplicable en dichos casos. Esa declaración facultaría a los tribunales de dicho Estado para aplicar la ley del foro en todo supuesto de pérdida o daño que fuera localizable como ocurrido en dicho Estado. Ahora bien, los tribunales de otros Estados no estarían obligados por esa declaración, y aplicarían el régimen del futuro convenio a tenor de lo previsto en su propio texto y sin consideración a norma alguna de derecho interno de rango imperativo. Se aclaró además que los tribunales del Estado, que hubiera efectuado la declaración, sólo podrían aplicar la ley del foro a los daños ocurridos en el territorio de dicho Estado, por lo que esa declaración no tendría efecto extraterritorial alguno respecto de pérdidas o daños ocurridos en el territorio de otro Estado.

190. Pese a las firmes preferencias expresadas en el Grupo de Trabajo tanto en pro como en contra de que se retuviera la remisión al derecho interno, prevaleció el amplio apoyo prestado a la solución de avenencia propuesta. Si bien se dijo que toda remisión al derecho interno en el artículo 26, aun cuando se hiciera por medio de una declaración, sería contraria a la uniformidad deseable para el régimen del futuro convenio, se observó que una declaración de un determinado país, por la que ese país declarara aplicable una norma de su derecho interno explícitamente señalada, salvaguardaría mejor la uniformidad y la predicibilidad del régimen del convenio que una remisión, inserta en el texto del propio convenio, al derecho interno de todos los Estados Contratantes. Ello daría margen, además, para atender a las necesidades de aquellos Estados que desearan que alguna norma imperativa de su derecho interno fuera aplicable a un tramo terrestre interno de la operación de transporte. Se recordó al Grupo de Trabajo que ese enfoque había sido propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.23. En vista de la índole técnica del texto que habría de formularse para prever dicho recurso a la vía de la declaración, el Grupo de Trabajo convino en que no se examinara propuesta alguna al respecto durante la etapa actual, pero pidió a la Secretaría que presentara, en su momento, algún proyecto de

texto al respecto. El Grupo de Trabajo tomó nota de que, de ser adoptada la vía de la declaración como solución de avenencia, esa solución conllevaría la supresión de toda remisión al “derecho interno” en el párrafo 2 del artículo 62 concerniente a los daños no localizados en el marco de una operación global de transporte, caso de que se retuviera dicho párrafo, actualmente entre corchetes, en el texto del artículo.

Variante A o variante B

191. Si bien se expresó apoyo en el Grupo de Trabajo por que se retuviera la variante A del apartado a) del párrafo 1, prevaleció el parecer de que se retuviera el texto de la variante B de dicho apartado, por resultar más claro y prestarse a una interpretación más precisa. Se dijo además que el texto de la variante B resultaba preferible en la medida en que aseguraba que el régimen del futuro convenio resultaría aplicable al margen de lo dispuesto en otros convenios de transporte acerca de su propio ámbito de aplicación. Se sugirió que la variante A era menos deseable por estar concebida en términos propios de una disposición destinada a resolver conflictos de convenios, cuya interpretación dependería de lo dispuesto en otros convenios de transporte acerca de su propio ámbito de aplicación.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 1

192. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que:

- se suprimiera en su texto toda referencia a “[o norma de derecho interno]”;
- la Secretaría se encargara de redactar una disposición concerniente a la declaración por la que se permitiera que un Estado Contratante introdujera en el párrafo 1 del artículo 26 una remisión a su derecho interno de rango imperativo, con tal de que: 1) dicho Estado efectuara en el momento oportuno una declaración expresa al respecto; 2) alguna norma de derecho interno de ese Estado fuera imperativamente aplicable a la pérdida o el daño en cuestión; y 3) el daño alegado hubiera ocurrido en el territorio del Estado que hubiera efectuado la declaración; y
- se retuviera la variante B del apartado a) del párrafo 1, suprimiéndose la variante A de dicho apartado.

Párrafo 2

193. Se observó que el párrafo 2 del artículo 26 remitía al artículo 62.2, por lo que se sugirió aplazar el examen del artículo 26.2 hasta que el Grupo de Trabajo hubiera examinado el artículo 62.2. El Grupo de Trabajo aprobó esa sugerencia a la luz de la relación existente entre lo dispuesto en el artículo 26 en lo concerniente a todo daño a las mercancías que fuera localizable y en el artículo 62.2 en lo concerniente a todo daño sufrido por las mercancías que no fuera localizable en el curso global de la operación. Ahora bien otra sugerencia de que no cabría examinar el artículo 62.2 hasta que no se hubiera establecido el nivel del límite considerado en el artículo 62.1, no fue adoptada, por razón del vínculo existente entre los artículos 26 y 62.2 respecto del ámbito de aplicación del proyecto de convenio.

Párrafo 2 del proyecto de artículo 62.2 concerniente a los límites de la responsabilidad

194. El Grupo de Trabajo pasó a examinar el texto del párrafo 2 del artículo 62 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

195. Se apoyó firmemente la supresión del párrafo 2 en su totalidad. Se expresó el parecer de que se trataba de un texto ambiguo que no debería figurar en un convenio de transporte “marítimo con tramos adicionales”. Se dijo, al respecto, que era importante recordar que dicha disposición se refería a los daños no localizables en algún tramo de la operación de transporte. Dado que no se conocería, por ello, cuál era el tramo de la operación de transporte en donde hubiera ocurrido el daño, sólo debería tenerse por responsable de dicho daño al porteador contractual, y no a una parte ejecutante. Se dijo que una disposición como la del párrafo 2 frustraría la finalidad misma por la que se había deseado adoptar el régimen de un convenio internacional. Se adujo, a ese respecto, que pese a que no se hubiera convenido en un límite para la responsabilidad del porteador, cabía prever a la luz de lo dicho en las deliberaciones (A/CN.9/616, párrs. 162 a 174) que, en la mayoría de los casos, el límite establecido bastaría para cubrir el daño sufrido por cualquier tipo de mercancías, aun cuando éstas fueran valiosas, en función del límite establecido por bulto transportado. El único resultado que cabría prever de lo dispuesto en el párrafo 2 era que restaría aplicabilidad al límite calculable por bulto, previsto en el proyecto de convenio, sustituyéndolo por el límite inferior calculable por kilo previsto en el marco de otros convenios de transporte tales como el CMR o el CIM-COTIF. Se dijo además, que, puesto que tan sólo el porteador contractual sería tenido por responsable de un daño que no fuera posible localizar, no se veía explicación lógica alguna a favor del enfoque sugerido en el párrafo 2.

196. Además de los argumentos aducidos a favor de las tasas de indemnización calculadas, con arreglo al proyecto de convenio, en función del número de bultos transportados (véanse los argumentos en pro y en contra, en A/CN.9/616, párrs. 162 a 174) y a favor de la sugerencia de que se suprimiera, por ello, el párrafo 2, se indicaron ciertos problemas que dificultarían la aplicación del párrafo 2. Se señaló, en particular, un supuesto en el que cabría pensar que los daños habían ocurrido en dos tramos de la operación de transporte, como sería el caso, por ejemplo, de una remesa de mercancías perecederas que hubieran viajado en un contenedor mal refrigerado, pero que constituiría un caso en el que no sería posible determinar si el párrafo 2 era o no aplicable. Se observó también que resultaría a menudo difícil determinar cuál era el régimen de transporte que ofrecía un límite de la responsabilidad más elevado, dado que esa decisión obligaría a comparar el funcionamiento en cada caso del método de cálculo por bulto y del método de cálculo por kilogramo, señalándose, además, que respecto de toda remesa de mercancías efectuada por bultos de peso inferior a 82 kilogramos, el límite calculado por bultos, conforme al régimen del convenio, resultaría siempre superior al calculado por cualquier otro método. Se señalaron otras complicaciones a que pudiera dar lugar la aplicación del párrafo 2, señalándose en particular la dificultad de decidir si un límite de la responsabilidad era o no absoluto, así como la gran incertidumbre y el mayor número de litigios a que daría lugar una disposición como la del párrafo 2. Se sugirió también que el párrafo 2 era incompatible con el régimen previsto en el artículo 26 para la atribución de la carga de la prueba.

197. Se respondió, a todo ello, con expresiones igualmente firmes a favor de que se retuviera el texto del párrafo 2, al menos entre corchetes, hasta que el Grupo de Trabajo hubiera decidido cuál había de ser el límite establecido en el párrafo 1. Se observó que el límite relativamente bajo previsto por las Reglas de La Haya-Visby pudiera no ser suficiente, por ejemplo, para el transporte de maquinaria pesada que no estaría sujeta a la regla calculada en función del número de bultos, pero que podría verse beneficiada por la tasa establecida en función del número de kilogramos transportados, conforme el régimen de otros convenios de transporte.

198. Se expresaron asimismo diversos pareceres respecto de los elementos del párrafo 2, en el supuesto de que se retuviera su texto en el convenio. Entre los que eran favorables a que se retuviera el párrafo 2, al menos entre corchetes, se expresó preferencia por la variante A, que se estimó que estaba redactada en términos más claros. Respecto de todo texto, por el que se hiciera referencia al derecho interno, hubo expresiones de apoyo a favor tanto de que se retuviera como de que se suprimiera.

199. Se expresó, además, apoyo en el Grupo de Trabajo por el parecer de que, pese a todos los argumentos en pro o en contra de que se retuviera el párrafo 2, la solución más clara de este problema consistiría en resolver adecuadamente la cuestión del límite de la responsabilidad en el párrafo 1 del artículo 62, fijando un límite que fuera aplicable a todo daño de las mercancías no localizable en el curso de la operación. Se expresó apoyo por el parecer de que cabría suprimir el párrafo 2 en dicho supuesto. En respuesta a ese parecer se sugirió que se retuviera el párrafo 2 entre corchetes, en espera de que se adoptara una decisión respecto del párrafo 1 del artículo 62. Se recordó, no obstante, al Grupo de Trabajo de que para algunos de los presentes, la solución de avenencia respecto de la supresión del texto “o norma de derecho interno” del párrafo 1 del artículo 26 estaba estrechamente vinculada a lo que se decidiera respecto del párrafo 2 del artículo 62, particularmente en lo concerniente a la supresión de todo texto que hiciera referencia al derecho interno, razón por la cual se sugirió colocar también entre corchetes el párrafo 1 del artículo 26, en espera de lo que se decidiera respecto del párrafo 2 del artículo 62.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 2 del proyecto de artículo 62

200. El Grupo de Trabajo tomó nota de que muchos preferirían que se suprimiera el artículo 62.2, pero decidió retener su texto entre corchetes, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 3 del proyecto de artículo 26

201. El Grupo de Trabajo pasó entonces a considerar el párrafo 3 del artículo 26 en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se dijo que el párrafo 3 tenía por objeto aclarar que no cabría apartarse de lo dispuesto en el artículo 26 por otra vía que no fuera la selección de la ley aplicable, y que pese a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 26, el régimen de la responsabilidad ordinario del futuro convenio seguiría siendo aplicable. Si bien se expresaron ciertos reparos respecto de la necesidad de lo dispuesto en el párrafo 3, se apoyó la claridad adicional que aportaba a la aplicabilidad del régimen general de la responsabilidad del proyecto de convenio.

“parte ejecutante marítima”

202. Se cuestionó la necesidad de referirse a la parte ejecutante marítima en el texto del párrafo 3, dado que el artículo 26 concernía el contrato de transporte, por lo que tal vez debería referirse únicamente al porteador. Se expresaron ciertas dudas al respecto, pero se convino, no obstante, en que se tendría en cuenta la inquietud expresada respecto de la mención, en este párrafo, de “parte ejecutante marítima”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de párrafo 3

203. El Grupo de Trabajo convino en que:

- se retuviera, sin corchetes, el texto del párrafo 3; y
- la Secretaría examinara la necesidad de hacer mención de la parte ejecutante marítima en dicho párrafo y presentara al Grupo de Trabajo toda propuesta oportuna al respecto.

Proyecto de artículo 84. Convenios internacionales aplicables al transporte aéreo de mercancías

204. A raíz de su examen de la relación existente entre el proyecto de convenio y otros proyectos de transporte, a la luz de lo dispuesto en el artículo 26, el Grupo de Trabajo pasó a examinar una disposición que se había añadido al proyecto de convenio a raíz de su examen más reciente de dichas cuestiones durante su 18° período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 216 a 235). Se recordó que el Grupo de Trabajo había pedido, en ese período de sesiones, que se propusiera alguna disposición que impidiera que el régimen del futuro convenio pudiera entrar en conflicto con el Convenio de Montreal (A/CN.9/616, párrs. 225, 234 y 235). El artículo 84, presentado en A/CN.9/WG.III/WP.81, tenía por objeto responder a dicha solicitud.

205. En la medida en que algunos otros convenios, como el CMR, tenían también una cierta dimensión multimodal, se preguntó si se mencionaría algún otro convenio de transporte unimodal, además del Convenio de Varsovia y del Convenio de Montreal, a fin de evitar conflictos entre convenios. Se respondió observando que el Grupo de Trabajo había examinado esta cuestión en su 18° período de sesiones y que había decidido insertar el texto del artículo 84 únicamente respecto de los Convenios de Varsovia y de Montreal, que ofrecían la peculiaridad de desear ser aplicables a operaciones de transporte multimodal, por lo que cabría prever como inevitable que surgieran conflictos entre esos dos convenios y el régimen del futuro convenio. Se expresó apoyo por retener el artículo 84 en la forma enunciada en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de artículo 84

206. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en aprobar el texto del artículo 84 en su forma actual.

Capítulo 8 - Obligaciones del cargador frente al porteador

Proyecto de artículo 27. Entrega de las mercancías para su transporte

207. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el artículo 27, relativo a la entrega de las mercancías para su transporte, había sido en su 16º período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 109 a 120). El Grupo de Trabajo procedió a analizar el artículo 27 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 1

208. El Grupo de Trabajo acordó que se aprobara el proyecto de párrafo 1 en la forma en que estaba redactado.

Párrafo 2

209. Si bien algunas delegaciones propugnaron la supresión de esta disposición, en general la mayoría de las delegaciones que asistieron al Grupo de Trabajo convinieron en que el proyecto de párrafo 2 fuera mantenido en el texto del proyecto de convenio y en que se suprimieran los corchetes que figuraban al principio y al final de la disposición.

210. Se indicó que en el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 se hacía referencia a otras partes, distintas del cargador, como a la persona mencionada en el artículo 34, a la parte controladora y al destinatario, y se sugirió que, además de al cargador, el párrafo 2 impusiera también a dichas partes la obligación de llevar a cabo con la diligencia y el cuidado debidos las tareas que desempeñaran. En cualquier caso, se observó que era improbable que el cargador realizara todas las tareas enunciadas en el párrafo 2, como la descarga, y se sugirió que se armonizara el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 con el párrafo 2 del presente artículo. Se sugirió una solución consistente en que se agregara al texto una frase que hiciera referencia a las “tareas que desempeña o que hace desempeñar el cargador”. Se señaló además que el párrafo 1 del proyecto de artículo 34, relativo a la responsabilidad del cargador por actos ajenos, tampoco estaba claro, lo cual complicaba el problema. A este respecto se observó que si en el párrafo 1 del proyecto de artículo 34 se incluía la responsabilidad del cargador por el destinatario y la parte controladora, el párrafo 2 podría permanecer intacto, pero que si en el párrafo 1 del proyecto de artículo 34 no se incluía al destinatario ni a la parte controladora, esas partes deberían mencionarse en el proyecto de párrafo 2. Las delegaciones apoyaron tanto esa opinión como la de que el proyecto de disposición debería permanecer tal como estaba redactado y limitarse a las obligaciones del cargador, dado que en el párrafo 2 del proyecto de artículo 14 se hacía referencia a un acuerdo entre el cargador y el porteador referente a la realización de esas tareas por una persona que no fuera el porteador, y sería apropiado que toda responsabilidad que pudiera surgir en la ejecución de esas tareas fuera atribuida al cargador.

211. Se expresó la opinión de que el enunciado del proyecto de párrafo 2 era impreciso, pues no era necesario que el cargador realizara con la diligencia y el cuidado debidos todas las tareas que se enumeraban en la disposición; la obligación del cargador sólo concernía a las tareas convenidas conforme al párrafo 2 del artículo 14. Se sugirió que el alcance de la lista de tareas fuera limitado mediante la

inserción de las palabras “según a lo convenido” o “de conformidad con el acuerdo”. Esta sugerencia recibió apoyo, si bien algunas delegaciones opinaron que la utilización de la conjunción “o” aclaraba suficientemente la intención del proyecto de disposición, por lo que no era necesario agregar palabras adicionales.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de párrafo 2

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

- se retuviera el proyecto de párrafo 2 en el proyecto de convenio, tal como estaba redactado, y que se suprimieran los corchetes al principio y al final de la disposición;
- se planteara la eventual conveniencia de que el texto del proyecto de párrafo 2 fuera armonizado con el del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 y con el párrafo 1 del proyecto de artículo 34, particularmente agregando a la disposición una referencia al destinatario y a la parte controladora; y
- el texto del proyecto de párrafo 2 podría resultar más claro si se le agregaban palabras como “según lo convenido”.

Párrafo 3

213. El Grupo de Trabajo acordó que el párrafo 3 fuera aprobado en su forma actual.

Proyecto de artículo 28. Obligación del cargador y del porteador de facilitar información e instrucciones

214. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el texto anterior, en el que se basó el proyecto de artículo 28 relativo a la obligación del cargador y del porteador de facilitar información e instrucciones, fue en su 17º período de sesiones (véase A/CN.9/594, párrs. 175 a 186). El Grupo de Trabajo procedió a analizar el artículo 28 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

215. Se indicó que el título del proyecto de artículo, que trataba de la cooperación mutua entre el porteador y el cargador, era muy similar al del proyecto de artículo 29, que regulaba las obligaciones del cargador, y se sugirió que podría ser preferible dar un título diferente al proyecto de artículo 28 a fin de evitar confusiones y de indicar que de lo que trataba era de algo de categoría inferior a una obligación del cargador. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del proyecto de artículo 28.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 28

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

- se aprobara el texto del proyecto de artículo 28, con la introducción de algún ajuste necesario en el título de la disposición.

Proyecto de artículo 29. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos

217. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el texto anterior, en el que se basó el proyecto de artículo 29, relativo a las obligaciones del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos, fue

en su 17º período de sesiones (véase A/CN.9/594, párrs. 187 a 194). El Grupo de Trabajo procedió a analizar el proyecto de artículo 29 tal como figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 1

218. En referencia a la nota 97 de pie de página del documento A/CN.9/WG.III/WP.81, se sugirió que se suprimiera la palabra “razonablemente” donde aparecía justo antes de la palabra “necesarios”, en el encabezamiento del párrafo 1, por considerarse redundante. Además, se expresó la opinión de que la obligación que tenía el cargador de facilitar información, instrucciones y documentos era una de sus obligaciones importantes, que no debería restringirse de ningún modo. No obstante, el Grupo de Trabajo convino en que ese proyecto de párrafo fuera aprobado tal como estaba redactado.

Párrafo 2

219. El Grupo de Trabajo acordó aprobar este párrafo en su forma actual.

Proyecto de artículo 30. Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador

Párrafo 1

220. Se recordó al Grupo de Trabajo que el fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador fue examinado por última vez en su 17º período de sesiones (A/CN.9/594, párrs. 199 a 207) y anteriormente en su 16º período de sesiones (A/CN.9/591, párrs. 136 a 153).

221. Se recordó también al Grupo de Trabajo que había decidido que la responsabilidad del cargador por el incumplimiento de sus obligaciones debería estar básicamente fundada en su culpa eventual, probada conforme a lo previsto por la asignación ordinaria de la carga de la prueba (A/CN.9/591, párr. 138). Por ello, una vez que el porteador hubiera probado que la pérdida o daño era imputable al incumplimiento de una obligación del cargador o a negligencia imputable al mismo, el cargador podría intentar probar que esa pérdida o daño no era imputable a falta alguna suya.

Variante A o B

222. Se observó que la variante A atribuía expresamente al porteador la carga de tener que probar que la pérdida o el daño había sido causado por las mercancías o por el incumplimiento de alguna de las obligaciones del cargador a tenor del artículo 27 o de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 29. La variante B estaba en cambio centrada, sobre la responsabilidad del cargador por la pérdida, el daño o el retraso que resultara del incumplimiento de alguna de sus obligaciones a tenor de los artículos 27 ó 29, siempre y cuando dicha pérdida, daño o retraso fuera imputable al cargador. Se observó además que la segunda oración, que exoneraba al cargador, total o parcialmente de su responsabilidad, si probaba que la causa o una de las causas no era imputable a falta suya o de alguna persona mencionada en el artículo 34, había sido concebida como una regla que sería aplicable cualquiera que fuera la variante que eventualmente se eligiera.

223. Hubo cierto apoyo a favor de la variante A al estimarse que daba curso a una decisión anterior del Grupo de Trabajo de que la responsabilidad del cargador se basara en la noción de culpa, al tiempo que imponía expresamente la carga de la prueba sobre el porteador.

224. Se expresó, no obstante, también apoyo a favor de la variante B al estimarse que expresaba más claramente que la responsabilidad del cargador se basaría en su culpa eventual en el marco de la relación contractual. Se dijo que la variante B era preferible por enunciar explícitamente la responsabilidad del cargador e indicar que el porteador habría de asumir la carga de probar que el cargador había incumplido alguna de sus obligaciones y que existía un vínculo de causalidad entre ese incumplimiento y la pérdida o daño denunciados.

225. Algunas delegaciones indicaron que la variante B resultaría aceptable si se suprimía la segunda oración del párrafo 1. Se dijo que esa oración restaba claridad al fundamento de culpabilidad en que se basaba la responsabilidad del cargador, y creaba incertidumbre acerca del principio de que el porteador había de asumir la carga de probar el incumplimiento de la obligación del cargador. Se expresó la inquietud de que esa oración diera a entender que el cargador había de probar que la culpa no era suya, lo que daría lugar a que el artículo 30 contradijera lo dispuesto en el artículo 17 respecto de la responsabilidad del porteador. Por ejemplo, si dos o más contenedores se soltaban de sus amarras y dañaban al buque, ese daño pudiera ser debido a que el porteador no hubiera cargado correctamente las mercancías a bordo del buque o a que el cargador no hubiera envasado correctamente las mercancías en el interior del contenedor. Se dijo que, caso de ser aplicable la segunda oración, si un porteador demandaba por dicho concepto al cargador, éste tendría que asumir la prueba de probar lo que había ocurrido a bordo del buque, lo que en la práctica sería para él sumamente difícil. Por dicho motivo, se propuso que la responsabilidad del cargador, enunciada en el artículo 30, no reflejara exactamente lo dispuesto en el artículo 17 respecto de la responsabilidad del porteador, que se limitaba a exigir que el demandante probara que la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el periodo de responsabilidad del porteador. Se dijo que la responsabilidad del cargador debería, en cambio, estar basada en la culpa que le fuera imputable a la luz de la aplicación de los principios ordinarios de la prueba. Se dijo además que el artículo 30 debería regular la responsabilidad del cargador por todo incumplimiento de sus obligaciones del que fuera culpable, sin necesidad de regular a quién incumbiría la carga de la prueba.

226. Se explicó, en respuesta a lo dicho, que la segunda oración del párrafo 1 no tenía por objeto invertir la carga de la prueba sino enunciar la práctica seguida en la mayoría de los ordenamientos jurídicos de que, una vez que el porteador hubiera probado el incumplimiento por el cargador de alguna de sus obligaciones, el cargador podría, salvo en los casos que fuera estrictamente responsable con arreglo a lo dispuesto en los artículos 31 y 32, aportar toda prueba que acreditara que la pérdida, el daño o el retraso no eran culpa suya ni de ninguna persona mencionada en el artículo 34.

227. A raíz de esa explicación, se expresó cierto apoyo a favor de la variante B, con tal de que se reformulara en términos que aclararan que la carga de la prueba habría de ser asumida por el porteador. Se observó que la confusión respecto de la carga de la prueba impuesta por el artículo 30 dimanaba del hecho de que se hubiera hablado en términos de la carga ordinaria de la prueba, como si se tratara de un supuesto de

responsabilidad extracontractual, cuando en realidad se trataba de probar la causa de una acción contractual. Se observó que este problema no se daba en algunos ordenamientos para los que la causa de una acción no sería catalogada como causa contractual o extracontractual de la acción sino como causa legal de la misma. Dado el riesgo existente de algún malentendido, se dijo que convendría reformular el texto del párrafo 1 del artículo 30 para aclarar lo concerniente a la índole de la carga de la prueba y a las normas que le fueran aplicables.

228. Ahora bien, se expresó cierto apoyo a favor de que se reformulara el párrafo 1 en términos de una simple regla de negligencia que requiera tan sólo que el porteador pruebe la culpa del cargador. Se dijo que ninguna de las dos variantes enunciaba claramente que el porteador habría de probar que la pérdida era imputable al cargador o que el cargador podría exonerarse de toda responsabilidad si probaba que no tenía culpa alguna. A la luz de lo dicho se propuso sustituir las variantes A y B por un texto formulado como sigue: “a reserva de lo dispuesto en los artículos 31 y 32, el cargador será responsable frente al porteador de toda pérdida o daño imputable al incumplimiento de alguna de sus obligaciones a tenor de los artículos 27 y 29, salvo que el cargador pruebe que la causa o una de las causas de la pérdida o del daño no es imputable a falta suya o de alguna persona mencionada en el artículo 34”.

229. Se expresaron ciertas reservas a dicho texto por razón de que no insistía en la noción de culpa como fundamento de la responsabilidad del cargador. Ahora bien, se expresó también cierto apoyo en pro de esa propuesta por razón de que aclaraba que la carga de la prueba se refería a las obligaciones contractuales, indicaba que la responsabilidad se determinaría en función de la culpa, al ser las obligaciones del cargador a tenor de los artículos 27 y 29 obligaciones de obrar con la debida diligencia, y aclaraba además que el porteador habría de comenzar por probar el incumplimiento ocurrido y el daño sufrido, así como la relación de causalidad entre el incumplimiento y el daño, momento en el que cabía prever que el cargador intentara probar que la culpa no era suya.

230. Se sugirió que, dado que el Grupo de Trabajo había llegado a un consenso acerca de la naturaleza de la disposición concerniente a la responsabilidad del cargador, procedería encomendar a la Secretaría que formulara el nuevo texto. Se propuso que dicho texto pudiera estar formulado en términos como los siguientes: “a reserva de lo dispuesto en los artículos 31 y 32, el cargador será responsable frente al porteador de toda pérdida o daño que el porteador pruebe que sea imputable al incumplimiento por el cargador de alguna de sus obligaciones a tenor de los artículos 27 y 29, salvo que el cargador pruebe que la causa o una de las causas de esa pérdida o daño no era ni culpa suya ni de ninguna persona mencionada en el artículo 34”. Hubo algo de apoyo en pro de dicho texto, pero se sugirió que se modificara para indicar que el porteador había de probar no sólo la pérdida o el daño sino también el incumplimiento por el cargador de alguna de sus obligaciones. Se sugirió también que cabría mejorar el texto si se separaba en dos oraciones lo concerniente a la responsabilidad ordinaria por culpa y lo concerniente a la responsabilidad estricta, que podía verse enunciado en los artículos 31 y 32.

Remisión al artículo 31 en la segunda oración del párrafo 1 del proyecto de artículo 30

231. Se cuestionó la procedencia de la remisión que se hacía, en la segunda oración del párrafo 1, al artículo 31. Se observó a ese respecto que el artículo 31 enunciaba la obligación del cargador de facilitar en el momento oportuno información precisa al porteador (párr. 1) y de garantizar la exactitud de esa información (párr. 2). Se dijo que la responsabilidad estricta prevista en la segunda oración del párrafo 1 del artículo 30 debería ser únicamente aplicable al párrafo 2 del artículo 31 y no a su párrafo 1, dado que la obligación de facilitar oportunamente la información debería ser objeto de una responsabilidad por concepto de culpa y no de una responsabilidad estricta. Dicha propuesta obtuvo cierto apoyo.

“fue causada por las mercancías”

232. Se cuestionó la necesidad del texto “fue causada por las mercancías” inserto en la variante A. Se expresó cierto apoyo a favor de que se incluyera dicho texto, cualquiera que fuera la variante elegida, a fin de que quedara cubierto todo supuesto en el que el daño hubiera sido claramente causado por las mercancías. Ahora bien, se expresó la inquietud de que ese texto resultara confuso en el marco de algunos ordenamientos. Se sugirió que, en su forma actual, ese texto parecía exigir del cargador que previniera el daño eventual, sin limitarse a poner los medios para prevenirlo. Se dijo además que su formulación resultaba ilógica por no tener las mercancías vida propia, razón por la cual no podían ser ellas mismas la causa del daño o de la pérdida sufrida. Se dijo que esas palabras eran además innecesarias dada la obligación impuesta al cargador de entregar las mercancías, listas para su carga, en condiciones que no se prestaran a causar daño ni a las personas ni a los demás bienes, conforme podía verse en el párrafo 1 del artículo 27.

Retraso

233. Dada la decisión anterior del Grupo de Trabajo de limitar la responsabilidad por retraso del porteador a aquellos casos en los que el porteador se hubiera comprometido a entregar las mercancías dentro de cierto plazo (véanse párrs. 180 a 184 *supra*), se sugirió, por razones de equidad, que el cargador fuera únicamente responsable por retraso, de haberse estipulado un plazo para la carga de las mercancías. Se dijo que ello obraría en aras de la equidad debida entre el porteador y el cargador.

234. Se reiteró que el Grupo de Trabajo había decidido suprimir toda referencia a la noción de retraso. Ahora bien, se observó que la mera supresión de toda referencia a la demora o retraso no bastaba para eliminar la posibilidad de que se tuviera en cuenta el retraso, al prestarse el término “pérdida”, que se utilizaba en las dos variantes, a ser interpretado como aplicable a la pérdida imputable a demora. Se expresó también la inquietud de que la supresión de toda referencia a demora fuera interpretada como exonerando al cargador frente a toda demanda que le fuera presentada, con arreglo al derecho interno aplicable, por concepto de demora.

235. A fin de evitar toda responsabilidad implícita por demora y de salvaguardar toda norma de derecho interno aplicable a la demora del cargador, se sugirió insertar un texto, en el párrafo 1 del artículo 30, que dijera: “El término ‘pérdida’, empleado en el presente artículo o en los artículos 31 y 32, no incluye la noción de pérdida

imputable a demora. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá que el porteador demande al cargador por concepto de demora con arreglo a lo previsto en el derecho interno aplicable”. Se explicó que la primera oración del texto propuesto tenía por objeto aclarar que el convenio no había previsto causa de acción alguna contra el cargador por concepto de demora y la segunda oración tenía por objeto aclarar que toda norma de derecho interno aplicable a la demora del cargador no se vería en modo alguno afectada. Se expresó cierto apoyo a favor de la función aclaradora de ese texto.

236. No obstante, se dijo que la segunda oración del texto propuesto pudiera resultar innecesaria, dado que toda norma de derecho interno resultaría automáticamente aplicable a cualquier asunto que no se rigiera por el futuro convenio. Se observó, a dicho respecto, que se habían establecido obligaciones en el futuro convenio para las que no se había previsto responsabilidad alguna ni del porteador ni del cargador, por lo que se dejaba lo referente a esa responsabilidad al arbitrio del derecho interno aplicable.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al párrafo 1 del proyecto de artículo 30

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

- se reformulara el texto del párrafo 1 a la luz de las deliberaciones y teniendo en cuenta que la responsabilidad del cargador sería por concepto de culpa, que se habría de determinar a la luz de la relación contractual existente entre el cargador y el porteador; y
- se suprimiera toda referencia a la noción de retraso en el párrafo 1, incluyéndose tal vez un texto que precisara que no se pretendía menoscabar en modo alguno lo dispuesto en la ley aplicable en lo concerniente a la demora eventual del cargador.

Párrafo 2

238. A reserva de la supresión de la referencia entre corchetes a “retraso”, de conformidad con su decisión anterior de suprimir toda referencia a la noción de retraso, el Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con que se aprobara el párrafo 2 en su forma actual.

Texto revisado del proyecto de artículo 30

239. De acuerdo con su decisión anterior de examinar el texto reformulado del párrafo 1 del artículo 30 (véanse párrs. 220 a 237 *supra*), el Grupo de Trabajo prosiguió sus deliberaciones sobre el siguiente texto revisado del artículo 30:

“Artículo 30. Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador

1. El cargador será responsable de la pérdida o el daño ocasionado al porteador, si éste prueba que dicha pérdida o daño fue causada por el incumplimiento de alguna de las obligaciones del cargador a tenor del artículo 27, [o] de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 29 [o del párrafo 1 del artículo 31].

2. Salvo respecto de una pérdida o daño imputable al incumplimiento por el cargador de alguna de sus obligaciones a tenor del [párrafo 2 del] artículo 31, o del artículo 32, el cargador quedará exonerado total o parcialmente de su responsabilidad si la causa o una de las causas de la pérdida o del daño no es imputable a falta suya o de alguna persona mencionada en el artículo 34.”

240. Se explicó que este texto reformulado estaba basado en una propuesta presentada al Grupo de Trabajo (véase párr. 230 *supra*) y en las opiniones de índole general que se expresaron en el Grupo de Trabajo respecto del artículo 30. Se explicó además que los textos insertos entre corchetes en los dos párrafos de este artículo, sólo tenían por objeto indicar que se reconsiderarían las remisiones, que podían verse indicadas, a la luz de las aclaraciones que se hicieran en el artículo 31, a fin de cerciorarse de que la obligación de facilitar datos correctos sería objeto de responsabilidad estricta, y que la obligación de facilitar oportunamente los datos sería objeto de una responsabilidad determinable en función de la culpa. Se observó que cabría corregir la última línea del párrafo 1 suprimiendo la referencia a los dos apartados a) y b) que formaban el párrafo 1 del artículo 29.

241. Pese a que se expresó algo de apoyo a favor de volver a insertar una referencia en el párrafo 2 en la que se indicara que incumbiría al cargador la carga de probar que la pérdida o el daño alegado no era culpa suya, se llegó a un amplio acuerdo en el Grupo de Trabajo en pro de la estructura y del enfoque adoptado en el texto conforme había sido revisado.

242. Dos sugerencias de forma fueron aprobadas por el Grupo de Trabajo, por lo que deberán ser examinadas por la Secretaría:

a) Cabría reformular el párrafo 1 en términos que hicieran referencia a todas las obligaciones del cargador, tanto las de responsabilidad estricta como las de responsabilidad en función de la culpa que eventualmente tuviera, dado que el porteador debería probar por igual la pérdida o el daño sufridos y el incumplimiento de una obligación del cargador respecto de todas ellas; y

b) Cabría reestructurar el párrafo 2, enunciando en primer lugar la regla general y a continuación la excepción.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al texto revisado

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

- estaba satisfecho de que el texto revisado respondía a lo dicho en las deliberaciones que motivaron su revisión;
- la Secretaría debería considerar las sugerencias de forma enunciadas en el párrafo anterior; y
- el texto revisado era por lo demás en general aceptable.

Proyecto de artículo 31. Información requerida para enunciar los datos del contrato

244. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el contenido del proyecto de artículo 31, relativo a la información requerida para enunciar los datos del contrato, fue en su 17º período de sesiones (véase A/CN.9/594,

párrs. 187 a 194). El Grupo de Trabajo procedió a analizar el proyecto de artículo 31, tal como figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 1

245. Se señaló que, debido a un error de mecanografía, en el párrafo 1 del proyecto de artículo 37 sólo se mencionaban los apartados a), b) y c), y se acordó que se corrigiera la referencia, para que incluyera también el apartado d) de dicho párrafo. Se indicó además que el proyecto de disposición tenía antecedentes en las Reglas de La Haya-Visby y en las Reglas de Hamburgo, y que se trataba de una disposición particularmente importante, pues en ella se enunciaba la obligación del cargador que haría automáticamente aplicable la disposición sobre responsabilidad objetiva enunciada en el párrafo 2 del proyecto de artículo 31. Dadas las graves consecuencias que tendría un incumplimiento de las obligaciones enunciadas en el proyecto de párrafo 1, se consideró que la palabra “incluidos” daba al proyecto de párrafo un sentido demasiado amplio y que debería emplearse un término más preciso para dar mayor previsibilidad al cargador en lo que respecta a su potencial responsabilidad objetiva.

246. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que se corrigiera el proyecto de párrafo 1 agregándole una referencia al apartado d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 37, pero también consideró que la disposición podía ser aceptada, teniendo presente que podría ser necesario algún cambio de redacción para dar mayor precisión al texto, tal como se indicaba en el párrafo anterior.

Párrafo 2

247. Se recordó que el Grupo de Trabajo había convenido en suprimir del texto del proyecto de convenio todos los casos de responsabilidad del cargador por retraso (véanse párrs. 182 a 184, *supra*), y que en consecuencia se suprimiría la palabra “retraso” en el segundo par de corchetes del proyecto de párrafo. Se planteó la cuestión de que el proyecto de párrafo 2 hacía responsable al cargador de la exactitud de la información facilitada al porteador pero no de su puntualidad. Se explicó que, de conformidad con las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, el Grupo de Trabajo había decidido en un anterior período de sesiones que todo incumplimiento de la obligación del cargador de facilitar información exacta fuera objeto de responsabilidad objetiva, en tanto que había pretendido que un incumplimiento por parte del cargador de la obligación de proporcionar la información en el momento oportuno sólo estuviera sujeto a la simple responsabilidad basada en la culpa del cargador.

248. El Grupo de Trabajo convino en que se aprobara el párrafo 2 tal como estaba redactado, a reserva de la supresión del término “retraso”.

Proyecto de artículo 32. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

249. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el contenido del proyecto de artículo 32, sobre las normas especiales relativas a las mercancías peligrosas, fue en su 17º período de sesiones (véase A/CN.9/594, párrs. 195 a 198). El Grupo de Trabajo procedió a analizar el proyecto de artículo 32, tal como figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81, teniendo presente que debía suprimirse el término “retraso”, que figuraba entre corchetes, de

conformidad con la decisión anteriormente adoptada por el Grupo de Trabajo (véanse párrs. 182 a 184 *supra*).

“[, *lleguen a constituir*]”

250. El Grupo de Trabajo examinó en primer lugar los términos “, *lleguen a constituir*”, que figuraban entre corchetes en el encabezamiento del proyecto de artículo 32. En vista de las preocupaciones por la seguridad de la navegación, se sugirió que esas palabras se mantuvieran en el proyecto de disposición y que se eliminaran los corchetes del encabezamiento del artículo, a fin de prever el máximo alcance posible en beneficio de la prevención de accidentes con mercancías peligrosas, de modo que quedaran englobadas por la disposición las mercancías consideradas peligrosas antes del viaje, durante el viaje posteriormente. Frente a este argumento se expresaron dudas sobre la necesidad de incluir en el texto los términos “, *lleguen a constituir*”, habida cuenta de que a continuación figuraban las palabras “o se pueda razonablemente prever que *lleguen a constituir*”, palabras que se consideraron suficientemente amplias para abarcar todos los riesgos. Además, se sostuvo que no sería justo tener por responsable al cargador por no haber informado al porteador sobre la naturaleza de las mercancías cuando sólo llegaran a constituir un peligro durante el viaje, o sea, mucho tiempo después de que hubieran sido entregadas por el cargador para su transporte. Así, se estimó que la mejor solución consistiría en suprimir las palabras “, *lleguen a constituir*”.

251. Una amplia mayoría de delegaciones del Grupo de Trabajo respaldó la supresión de las palabras “, *lleguen a constituir*”; sin embargo, no obtuvo apoyo la propuesta de que se suprimiera la palabra “razonablemente”, por redundante, en la frase “se pueda razonablemente prever que *lleguen a constituir*”.

“[*del transporte de dichas mercancías*][*de dicho incumplimiento de su obligación de informar*]”

252. Se sugirió que se mantuviera en el texto del apartado a) la variante “*del transporte de dichas mercancías*” y que se suprimiera la variante “*de dicho incumplimiento de su obligación de informar*”, dado que el porteador podría sufrir pérdidas potencialmente enormes por no haber sido informado por el cargador sobre la naturaleza peligrosa de las mercancías; por lo tanto, se justificaba optar por la variante que ofrecía la protección más amplia. No obstante, no se aceptó esa sugerencia y muchas delegaciones del Grupo de Trabajo prefirieron que se retuviera la variante “*de dicho incumplimiento de su obligación de informar*” por considerar que regulaba mejor la cuestión de la causa del daño que las palabras “*del transporte de dichas mercancías*”, que deberían suprimirse. Se observó además que las palabras “*de dicho incumplimiento de su obligación de informar*” se ajustaban más al enfoque adoptado en relación con la causa en el apartado b).

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 32

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

- se suprimieran, en el encabezamiento del proyecto de artículo 32, las palabras “, *lleguen a constituir*”, junto con los corchetes correspondientes;
- se suprimiera toda referencia a la responsabilidad del cargador por retraso y se ajustara el texto en consecuencia;

- se mantuviera en el texto del apartado a) la variante “de dicho incumplimiento de su obligación de informar”, suprimiendo los corchetes, y que se eliminara la variante “del transporte de dichas mercancías” suprimiendo igualmente los corchetes; y
- por lo demás, el texto del proyecto de artículo 32 era aceptable para el Grupo de Trabajo.

Proyecto de artículo 33. Asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador

254. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el contenido del proyecto de artículo 33, relativo a la asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador, fue en su 16º período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 171 a 175). El Grupo de Trabajo procedió a analizar el proyecto de artículo 33, tal como figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81.

255. Se observó que la definición de “cargador documentario”, enunciada en el párrafo 10 del proyecto de artículo 1, seguía la pauta de la primera frase de la versión anterior del proyecto de disposición, que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

256. El Grupo de Trabajo convino en que el párrafo 10 del proyecto de artículo 1 y el proyecto de artículo 33 fueran aprobados en la forma en que estaban redactados.

Proyecto de artículo 34. Responsabilidad del cargador por actos ajenos

257. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el contenido del proyecto de artículo 34, referente a la responsabilidad del cargador por actos ajenos, fue en su 16º período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 176 a 180). El Grupo de Trabajo procedió a analizar el proyecto de artículo 34, tal como figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81.

Párrafo 1

258. Se sugirió que se mantuviera en el proyecto el texto que figuraba entre corchetes en el párrafo 1, y que se suprimieran los corchetes, por estimarse que el cargador no debería ser considerado responsable de los actos del porteador. Si bien se puso en tela de juicio la necesidad del texto que figuraba entre corchetes, se convino en que, si contribuía a aclarar el proyecto de disposición, era aceptable que fuera incluido en él. Muchas delegaciones se declararon partidarias de mantener en el párrafo el texto que figuraba entre corchetes. Además, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que se ocupara del problema de redacción que se planteó durante el examen de los proyectos de artículo 14.2, 27.2 y 17.3 h) (véase párr. 157, *supra*), que deberían armonizarse con el proyecto de artículo 34.1 con respecto a la cuestión de si el cargador era responsable de los actos y omisiones de la parte controladora y del destinatario.

Párrafo 2

259. El Grupo de Trabajo convino en suprimir el proyecto de párrafo 2, basándose para ello en su decisión anterior de suprimir el proyecto de artículo 18.2 (véase párr. 78 *supra*).

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 34

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

- se mantuviera en el texto la frase que figuraba entre corchetes en el párrafo 1 del artículo 34, suprimiendo los corchetes;
- se pidiera a la Secretaría que realizara los ajustes necesarios en los artículos 14.2, 127.2, 7.3 h), y 34, a fin de dar coherencia a la regulación de la responsabilidad del cargador por los actos del destinatario y de la parte controladora; y
- se suprimiera el párrafo 2 del artículo 34.

Proyecto de artículo 35. Extinción de la responsabilidad del cargador

261. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el contenido del proyecto de artículo 35, relativo a la extinción de la responsabilidad del cargador, fue en su 16º período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 181 a 183). El Grupo de Trabajo procedió a analizar el proyecto de artículo 35, tal como figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81.

262. Se señaló que en el apartado a) habría que corregir “artículo 35” poniendo en su lugar “artículo 33”, y que dado que en el párrafo 10 del proyecto de artículo 1 se definía el concepto de “cargador documentario”, habría que utilizar esa expresión en sustitución de las palabras “la persona indicada en el artículo 33”. Además se pidió a la Secretaría que se planteara si, en el encabezamiento del proyecto de disposición, también podrían sustituirse las palabras “otra persona designada en los datos del contrato como cargador” por los términos “cargador documentario”, y si habría que hacer algún ajuste en el título del proyecto de artículo, por ejemplo agregando una referencia al cargador documentario. Además, se consideró que, en la versión inglesa del encabezamiento del artículo, deberían sustituirse las palabras “not valid” por el término “void”, y se opinó que el proyecto de apartado c) debería mantenerse entre corchetes hasta que el Grupo de Trabajo hubiera adoptado su decisión final sobre el capítulo 12, relativo a la transferencia de derechos.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 35

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

- en el apartado a) se corrigiera la referencia al número de artículo, que debería decir “artículo 33” en vez de “artículo 35” y que, en el mismo apartado a) y posiblemente en el encabezamiento del artículo, se sustituyeran las palabras “a la persona indicada” por el concepto de “cargador documentario”, definido en el párrafo 10 del proyecto de artículo 1;
- se estudiara la posibilidad de sustituir, en la versión inglesa del encabezamiento, las palabras “not valid” por el término “void”; y

- se mantuviera entre corchetes el apartado c) del proyecto de artículo 35 hasta que el Grupo de Trabajo adoptara una decisión sobre el capítulo 12.

Capítulo 9 - Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte

264. Se recordó al Grupo de Trabajo que las últimas ocasiones en que había examinado el proyecto de capítulo 9, relativo a los documentos de transporte y a los documentos electrónicos de transporte, habían sido, inicialmente, en su 17º período de sesiones (véase A/CN.9/594, párrs. 216 a 233), y en su 18º período de sesiones, en que se reanudaron las deliberaciones (véase A/CN.9/616, párrs. 9 a 82). Se recordó asimismo que la última ocasión en que el Grupo de Trabajo había hecho un examen exhaustivo del tema fue durante su 11º período de sesiones (A/CN.9/526, párrs. 24 a 61), y que se había presentado al Grupo de Trabajo una propuesta escrita sobre la identidad del porteador referente a lo que era entonces el párrafo 3 del proyecto de artículo 40 (véase A/CN.9/WG.III/WP.79) a fin de que la examinara en su 18º período de sesiones. En el actual período de sesiones, el Grupo de Trabajo ha examinado las disposiciones del capítulo 9 basándose en el texto que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81.

265. Se recordó al Grupo de Trabajo que los artículos sustantivos enunciados en el proyecto de capítulo 9 guardaban una estrecha relación con varias definiciones, incluidas las que se recogían en los párrafos 16, 17, 18, 20, 21, 22 y 23 del proyecto de artículo 1.

Proyecto de artículo 36. Emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte

266. El Grupo de Trabajo señaló que el proyecto de artículo 36 fue enmendado en su 17º período de sesiones según lo acordado por el propio Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 223 y 224).

267. Se apoyó la forma en que el proyecto de artículo 36 estaba redactado. Se observó que, conforme al apartado b), el cargador tenía derecho a obtener del porteador un documento de transporte negociable o no negociable, pero que en la última parte del apartado b) no se daba al cargador el derecho a obtener un documento de transporte negociable cuando el cargador y el porteador hubieran convenido en no utilizar un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable. Se pidió que se aclarara si, en tales circunstancias, un cargador podía, no obstante, obtener un documento de transporte no negociable o un documento electrónico de transporte no negociable. Se convino en que tal era la finalidad del apartado b) y se opinó que si esa finalidad no se deducía claramente del texto, debería modificarse para que quedara bien explícita. Se sugirió que se reestructurara el apartado, de modo que la excepción al principio que actualmente figuraba en el encabezamiento del artículo pudiera figurar después del principio que se enunciaba en los apartados a) y b).

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 36

268. El Grupo de Trabajo decidió que, a reserva de ciertas sugerencias de forma, cabía aprobar el texto del artículo 36 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Proyecto de artículo 37. Datos del contrato

269. El Grupo de Trabajo tomó nota de que se había reformulado el artículo 37 conforme a lo acordado en su 17º período de sesiones (A/CN.9/594, párrs. 225 y 233).

Párrafo 1

270. El Grupo de Trabajo examinó el párrafo 1, en A/CN.9/WG.III/WP.81, así como una propuesta referente al apartado a) de dicho párrafo, presentada en A/CN.9/WG.III/WP.86.

271. Se señaló que el apartado a) del párrafo 1 obligaba al porteador a incluir en los datos del contrato “una descripción de las mercancías” entregadas por el cargador y que en el proyecto de convenio no se limitaba la cantidad de información que podía facilitar el cargador. Ante la creciente tendencia de los cargadores a proporcionar descripciones técnicas largas y detalladas de las mercancías para que fueran incluidas en el documento de transporte, en particular desde que la utilización de las computadoras había facilitado la inclusión de tan largas descripciones, se formuló la propuesta de limitar la extensión, la naturaleza y el grado de detalle de la información que el cargador pudiera hacer incluir en el documento de transporte. Se observó que, sin tal limitación, el porteador se vería obligado a efectuar una verificación razonable de toda la información facilitada por el cargador, una verificación que fuera físicamente practicable y comercialmente razonable, conforme al párrafo 2 a) del artículo 41. Asimismo, se señaló que como a menudo la descripción de las mercancías se transfería a la declaración oficial del cargador, las descripciones excesivamente largas podían sobrecargar a las autoridades aduaneras y de seguridad, así como a los bancos. Ante esas objeciones se propuso enmendar el apartado a) del párrafo 1 para que dijera “una descripción de las mercancías en términos generales”. Esta propuesta recibió apoyo, dado que se basaba en el enunciado del apartado a) del párrafo 1 del artículo 15 de las Reglas de Hamburgo.

272. No obstante, se objetó que las palabras “en términos generales” podían resultar demasiado vagas y se formuló una propuesta enmendada con palabras del siguiente tenor: “una descripción que sea apropiada para el transporte”, a fin de abarcar las situaciones en que, por ejemplo, se restringieran las importaciones de ciertas mercancías y para proporcionar suficiente información, en particular cuando se trate de mercancías peligrosas. Esta propuesta recibió apoyo y se sugirió que se sustituyera “apropiada” por “pertinente” o que el texto dijera “apropiada y pertinente”.

273. Se respondió que la propuesta no pretendía afectar al derecho del porteador a rechazar información que no cumpliera los requisitos necesarios para los despachos de aduana o las medidas de seguridad. Se observó que en el párrafo 1 b) del artículo 29 también se requería al cargador que facilitara la información razonablemente necesaria con el fin, entre otros, de que el porteador pudiera cumplir con la ley. Sin embargo, las delegaciones apoyaron la propuesta enmendada por estimar que en ella parecían enunciarse los límites mínimo y máximo de la información que debería consignarse.

Datos adicionales

274. Varias delegaciones propusieron que en la lista enunciada en el párrafo 1 del artículo 37 se hiciera también referencia al destinatario, a la fecha de entrega, cuando hubiera sido convenida, al nombre del buque, a los puertos de carga y de descarga, y se indicara también si las mercancías eran de naturaleza peligrosa. Se respondió que la lista de datos del contrato enunciada en el artículo 37 ya había sido decidida por el Grupo de Trabajo y no debería volver a examinarse si no había un consenso suficiente al respecto. Asimismo, se señaló que el requisito de mencionar el nombre de un buque, si bien podía resultar factible en el contexto del transporte de puerto a puerto, sería casi imposible en el transporte de puerta a puerta, al no ser a menudo el porteador el propietario del buque sino un porteador sin buque propio. Se respondió que no se pretendía reexaminar la cuestión sino más bien ajustar el artículo 37 al artículo 31, que regulaba la información requerida para enunciar los datos del contrato y que se había revisado en el actual período de sesiones.

“en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 36”

275. Se observó que en los párrafos 1 y 2 del artículo 37 se hacía referencia al “documento de transporte o documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 36”. Se sugirió que esa referencia se limitara a un documento de transporte o a un documento electrónico de transporte al que se hiciera referencia únicamente en el párrafo b) del proyecto de artículo 36, dado que los documentos abarcados por el párrafo a) de dicho proyecto de artículo dejaban únicamente constancia de la recepción de las mercancías. Esta propuesta recibió apoyo.

Párrafo 2

276. Se estimó que las palabras “el nombre y la dirección de la persona que se haya identificado como porteador” podrían interpretarse erróneamente en el sentido de que podría mencionarse como porteador en el documento de transporte una persona que no fuera el porteador contractual, creando así lo que se ha dado en llamar un “porteador documentario”. Se señaló que ésta no había sido la intención del Grupo de Trabajo. A fin de evitar tales dificultades, se sugirió que en el texto se hiciera simplemente referencia al nombre y a la dirección del porteador, tal como había figurado en una versión anterior del párrafo 2. Se indicó que el texto se había modificado para seguir los términos empleados en las RUU 500. No obstante, se observó que en las nuevas RUU 600 ya no se utilizaban las palabras “el nombre y la dirección de la persona que se haya identificado como porteador”. Se pidió a la Secretaría que confirmara que los términos empleados en el párrafo 2 a) se ajustaban al enfoque adoptado en las RUU 600.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 37

277. El Grupo de Trabajo convino en:

- enmendar el apartado a) del párrafo 1 empleando palabras del siguiente tenor: “una descripción que sea apropiada para el transporte”;

- revisar el apartado a) del párrafo 2 para garantizar su coherencia con las RUU 600; y
- aprobar el párrafo 3.

Proyecto de artículo 38. Identidad del porteador

278. El Grupo de Trabajo tomó nota de que el artículo 38 se había reformulado conforme a lo convenido por el propio Grupo de Trabajo en su 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párr. 28).

Párrafo 1

279. Se propuso que se hiciera referencia a “un porteador”, y no a “el porteador”, dado que el artículo determinado “el” ya implicaba una identificación.

280. Se formuló la propuesta de suprimir el párrafo 1 pues parecía representar una presunción absoluta al disponer que si un porteador era identificado por su nombre, todo otro dato referente a la identidad del porteador que figurara en el documento de transporte carecería de eficacia. Se estimó que la mención del nombre de un porteador debería plantear meramente una presunción rebatible. No obstante, se apoyó el mantenimiento del párrafo 1 en su forma actual, ya que podrían plantearse dudas sobre la identidad del porteador, particularmente cuando hubiera una diferencia entre el porteador mencionado en el anverso de un documento de transporte y el que se mencionara en el reverso de dicho documento. Se expresaron algunas reservas sobre las palabras “por nombre”, por estimarse que podrían crear confusión en algunas versiones oficiales traducidas a otros idiomas. No obstante, se señaló que las palabras “por nombre” eran necesarias para indicar que el elemento esencial era el nombre en sí del porteador, y no simplemente un logotipo u otra prueba indirecta.

Párrafo 2

281. Se formuló la propuesta de suprimir ambas variantes del párrafo 2 por las siguientes razones:

- no sería equitativo presumir que el propietario inscrito del buque era el porteador, dado que el propietario podría no tener conocimiento del contrato de transporte;
- el propietario inscrito era a menudo una empresa distinta de la propietaria del buque;
- el tenedor de un documento que invocara un documento en que obviamente no se indicaba el nombre del porteador y que no adoptara medidas razonables para averiguar la identidad del porteador no merecía ser protegido; y
- existía una jurisprudencia sustancial sobre la identidad del porteador en diversos ordenamientos, y no estaba clara la relación del párrafo 2 con dicha jurisprudencia.

282. Algunas delegaciones apoyaron esa propuesta, pero se sugirió que si se retenía el párrafo 2, debería limitarse su alcance a las situaciones en que en el contrato de transporte no se mencionara la persona correcta. Se sugirió además que, si al final se mantenía el texto del párrafo 2, habría que mantener asimismo en el texto el

párrafo 3, a fin de evitar que el porteador efectivo opusiera como excepción la presunción de que el propietario inscrito del buque era el porteador.

283. Se observó que el mantenimiento del párrafo 2 en el texto no revestía gran importancia en los ordenamientos que permitían al cargador solicitar directamente frente al propietario inscrito el embargo preventivo del buque, como garantía para el cobro de las reclamaciones presentadas contra el porteador, pero se opinó que era preferible mantener el párrafo en el texto. También se argumentó que no podía considerarse que un propietario inscrito no tenía ningún tipo de relación con el contrato de transporte, ya que lo normal es que el propietario de un buque se interese por los fines con los que se utiliza el buque.

284. Algunas delegaciones se declararon partidarias de retener la variante A, pero una amplia mayoría de delegaciones propugnó que se retuviera la variante B, pues su texto se ajustaba a la práctica moderna del transporte marítimo al reconocer que el propietario inscrito del buque podría no ser la persona que concertó el contrato de transporte. Se argumentó que la variante B representaba una solución de avenencia que permitía a un propietario inscrito identificar al verdadero porteador y que comprendía situaciones que concernían a propietarios inscritos y también a fletadores a casco desnudo, lo cual resultaba más apropiado y se ajustaba más a las prácticas modernas, particularmente en el contexto del transporte de contenedores por servicios de línea. Asimismo, se señaló que la regla enunciada en el párrafo 2 se ajustaba a la nueva regla conforme a la cual las partes ejecutantes y los porteadores eran solidariamente responsables, dado que el propietario inscrito de un buque era una parte ejecutante.

285. Se propuso que se introdujeran en la variante B las siguientes enmiendas:

- suprimir las palabras “a casco desnudo” del párrafo 2; y
- en aras de la claridad, en la última frase, sustituir las palabras “de igual modo” por las palabras “de igual modo que el propietario inscrito del buque”.

286. Algunas delegaciones apoyaron la propuesta aclaratoria de insertar las palabras “de igual modo que el propietario inscrito del buque”. No obstante, hubo delegaciones que se opusieron a que se suprimiera el concepto de “a casco desnudo”, dado que, en la práctica, el fletador a casco desnudo sería tratado con frecuencia del mismo modo que el propietario de un buque, pues estaba particularmente relacionado con el fletamento de un buque, y, por lo tanto, debería tener las mismas posibilidades de rebatir cualquier presunción que invocara el propietario inscrito del buque. A este respecto se señaló que si hacía simplemente referencia a un “fletador”, no se aludiría necesariamente al fletador de un buque sino que el término podría incluir más bien al fletador que flete el buque por un viaje (“voyage charterer”) o por un período determinado (“time charterer”), que se limitaría a contratar los servicios del buque y que, por consiguiente, no podía ser considerado similar a un propietario inscrito a los efectos de identificación del porteador.

Párrafo 3

287. Se opinó que la finalidad del párrafo 3 estaba mejor expresada en la nota 122 de pie de página del documento A/CN.9/WG.III/WP.81 que en el texto de dicho

párrafo. Se convino en reformular el párrafo tomando como base la mencionada nota de pie de página.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 38

288. El Grupo de Trabajo:

- aceptó el párrafo 1 tal como estaba redactado;
- aceptó la variante B del párrafo 2 y la remitió a la Secretaría pidiéndole que se planteara si convenía o no que el texto aclarara mejor la idea de que el fletador a casco desnudo podría rebatir la presunción de ser el porteador de igual modo que el propietario inscrito podría rebatir tal presunción; y
- solicitó que se reformulara el párrafo 3 sobre la base de los términos empleados en la nota 122 de pie de página del documento A/CN.9/WG.III/WP.81.

Proyecto de artículo 39. Firma

Párrafo 1

289. El Grupo de Trabajo tomó nota de que se había reformulado el artículo 39, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en su 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 12 y 13), sustituyéndose el texto “por el porteador o por una persona que actúe con poder del porteador” por la simple fórmula “por el porteador o por una persona que actúe en su nombre”.

290. Se observó que, en su forma actual, el texto del párrafo 1 pudiera no ser conforme a lo dispuesto en las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (RUU 600), que disponían que toda firma de una persona que actuara en calidad de mandatario o agente denotaba que se estaba firmando en nombre del porteador. Se sugirió enmendar el párrafo 1 para alinear su texto con el de las RUU 600. Se propuso también que se sustituyeran las palabras “o por una persona que actúe en su nombre” por un texto que dijera “o por una persona que actúe con la autorización debida del porteador”.

291. Se respondió que el objetivo de las RUU 600 no era el mismo que el del proyecto de convenio, en el sentido de que dichas Reglas Uniformes trataban de facilitar el funcionamiento de los créditos documentarios, mientras que el convenio enunciaba reglas de rango legal que serían legalmente aplicables. Se recordó que, si bien la inserción de algún texto adicional pudiera aclarar el sentido del párrafo 1, el Grupo de Trabajo había ya convenido en dejar la cuestión del mandato o de la representación al arbitrio de la ley que fuera por lo demás aplicable, evitando abordar dicho tema en el marco del convenio. El Grupo de Trabajo convino en aceptar el párrafo 1, en su forma actual.

Párrafo 2

292. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en aprobar el texto del párrafo 2 en su forma actual.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de artículo 39

293. El Grupo de Trabajo decidió aceptar el texto del artículo 39, en su forma actual.

Proyecto de artículo 40. Deficiencias en los datos del contrato

294. Se recordó al Grupo de Trabajo que se examinó por última vez el artículo 40 relativo a las deficiencias en los datos del contrato durante su 18° período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 10 a 13). El Grupo de Trabajo pasó entonces a examinar el texto del artículo 40 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

295. A reserva de algunos retoques de esta disposición en el texto de los diversos idiomas, el Grupo de Trabajo decidió aceptar los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 40 en su forma actual.

Párrafo 4 propuesto para el proyecto de artículo 40

296. Conforme se indicó en la nota 129 de A/CN.9/WG.III/WP.81, el Grupo de Trabajo había convenido en añadir un nuevo apartado d) al artículo 37 2) por el que se exigía que se indicara, en los datos del contrato, el número de originales que se emitieran del documento de transporte negociable, si se emitía más de uno. Se observó que el Convenio no había asignado efecto jurídico alguno a la omisión de ese dato en los datos del contrato. Se propuso que, a fin de salvaguardar la certeza jurídica con la que desearían obrar tanto el tenedor de un original de un documento de transporte negociable como el porteador, se dispusiera que, de no haberse indicado el número de originales en los datos del contrato consignados en dicho documento, se entendería que se había emitido un único documento original. Se sugirió insertar una disposición así formulada en el artículo 40, como párrafo 4 del mismo. Se expresó apoyo en el Grupo de Trabajo en pro de esa sugerencia.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de artículo 40

297. El Grupo de Trabajo aceptó el texto del artículo 40 en su forma actual y pidió a la Secretaría que formulara un párrafo 4 en términos que respondieran a lo anteriormente dicho.

Proyecto de artículo 41. Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato

298. Se recordó al Grupo de Trabajo que se examinó por última vez el contenido del artículo 41 relativo a las reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato, en el curso de su 18° período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 29 a 39 y 69 a 73). El Grupo de Trabajo pasó entonces a examinar el texto del artículo 41 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

299. Se hicieron algunas sugerencias de forma al texto del artículo 41. Se sugirió que el título hablara de “información” en vez de “descripción”, que parecía limitar su alcance al mero apartado a) del artículo 37.1. Se sugirió suprimir, por redundante, el término “gravemente” que cualificaba a “falsa o engañosa” en el apartado a) del artículo 41.1. También se sugirió que se matizara el sentido de los párrafos 1, 2 y 3, en cuyos textos se hablaba de “reserva”, pese a que el párrafo 1 se refería más bien a una rectificación de los datos, mientras que en los párrafos 2 y 3 se hacía referencia

a lo que constituía propiamente una reserva. Se sugirió, por último, que puesto que en el apartado b) de los párrafos 1 y 2 se hacía referencia a la exactitud de la información facilitada, respecto de la cual el cargador era estrictamente responsable a tenor del convenio, tal vez fuera preferible hablar en ambos casos de que el porteador “tenga buenas razones para estimar” que hablar de que el porteador “crea razonablemente”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de artículo 41

300. El Grupo de Trabajo aceptó el texto del artículo 41 en su forma actual, a reserva de todo retoque que la Secretaría efectuara a la luz de las sugerencias reseñadas en el párrafo anterior.

Proyecto de artículo 42. Valor probatorio de los datos del contrato

301. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el contenido del artículo 42, relativo al valor probatorio de los datos del contrato, en el curso de su 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 45 a 68). Se recordó al Grupo de Trabajo que el texto del artículo 42 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era el fruto de las extensas deliberaciones y de la avenencia que se concertó en su 18º período de sesiones por lo que se estimaba preferible que se aplazara su tercera lectura a su 20º período de sesiones, a fin de que se dispusiera de tiempo suficiente para debatir a fondo el texto de su apartado a), recién insertado en el cuerpo del artículo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de artículo 42

302. El Grupo de Trabajo convino en aplazar la tercera lectura del artículo 42 a su 20º período de sesiones.

Proyecto de artículo 43. “Flete pagado de antemano”

303. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el contenido del artículo 43 relativo al “Flete pagado de antemano” en su 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 74 a 82). El Grupo de Trabajo pasó a examinar el artículo 43 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Conclusiones del Grupo de Trabajo concernientes al proyecto de artículo 43

304. El Grupo de Trabajo aceptó el texto del artículo 43, en su forma actual.

III. Otros asuntos

Planificación de su labor futura

305. El Grupo de Trabajo convino en proseguir su tercera lectura, a partir del artículo 42 y luego del capítulo 10 del proyecto de convenio, en su 20º período de sesiones (Viena, 15 a 25 de octubre de 2007). El Grupo de Trabajo tomó asimismo nota de que su 21º período de sesiones estaba programado para los días 7 a 18 de abril de 2008, pero que el calendario de ambos períodos de sesiones estaba sujeto a que fuera aprobado por la Comisión en su 40º período de sesiones en 2007.