



## Asamblea General

Distr. limitada  
27 de enero de 2006  
Español  
Original: inglés

---

**Comisión de las Naciones Unidas para  
el Derecho Mercantil Internacional**  
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)  
17º período de sesiones  
Nueva York, 3 a 13 de abril de 2006

### **Derecho del transporte: preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías**

#### **Propuesta del Japón sobre el ámbito de aplicación**

##### **Nota de la Secretaría**

En preparación del 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno del Japón presentó un texto con una propuesta sobre las disposiciones relativas al ámbito de aplicación del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías para que lo examinara el Grupo de Trabajo. El texto de esa propuesta se adjunta como anexo de la presente nota tal como lo recibió la Secretaría.



## Anexo

### Introducción

1. En el apartado c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 8 se dispone que el presente proyecto de convenio será aplicable a todo contrato internacional de transporte siempre que *“en el contrato de transporte se haya estipulado que dicho contrato se regirá por el presente Convenio, o por la ley de algún Estado que lo haya declarado aplicable”*.

2. Ese artículo se examinó en el 15º período de sesiones del Grupo de Trabajo, ocasión en que las opiniones discreparon en cuanto a la necesidad de mantenerlo o suprimirlo. A favor de la retención de esa disposición se adujo el siguiente argumento: la misma regla se enuncia en el apartado c) del artículo 10 de las Reglas de La Haya-Visby, que amplía la aplicación del régimen uniforme, especialmente en el tráfico de mercancías a través de Estados que no sean parte en el Convenio (véase A/CN.9/576, párr. 61). La delegación del Japón estima que ese argumento a favor de mantener la disposición no es convincente, dada la diferencia entre los textos del proyecto de convenio y el de las Reglas de La Haya-Visby y que, de incorporarse al Convenio, podría causar varias dificultades jurídicas.

### Antecedentes históricos

3. El apartado c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 8 se deriva del apartado c) del artículo 10 de las Reglas de La Haya-Visby, posteriormente adoptado tal cual en las Reglas de Hamburgo. Cabe observar que los demás convenios de transporte existentes no contienen ninguna regla análoga. Dado el carácter excepcional y singular de la disposición, sería útil conocer los antecedentes históricos del Protocolo de Visby, en el que se enunció por primera vez esa regla, para poder así determinar si es necesario mantener en el proyecto de convenio el apartado c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 8. Se verá que la inclusión de ese apartado ampliaría el ámbito de aplicación del proyecto de convenio mucho más de lo que se pretendía en el Protocolo de Visby.

4. La disposición del texto original de las Reglas de La Haya tenía una aplicación muy restringida: abarcaba únicamente los conocimientos de embarque formalizados en uno de los Estados Contratantes. Por consiguiente, las Reglas de La Haya no son aplicables necesariamente, por ejemplo, aun en el caso de que el transporte tenga como destino un Estado Contratante (los conocimientos se emiten en un Estado no Contratante) y la ley elegida por las partes sea la ley de los Estados Contratantes. Durante el proceso de redacción del Protocolo de Visby se reconoció que debía ampliarse el ámbito de aplicación para subsanar su carácter restringido.

5. En la etapa final de las deliberaciones de la Conferencia Diplomática sobre el Protocolo de Visby, se presentaron dos propuestas contrapuestas, a saber:

- 1) Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento de embarque relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando: a) el conocimiento sea emitido en un Estado Contratante, o b) el transporte tenga su punto de partida en un puerto de un Estado Contratante, o c) el contrato consignado en el

conocimiento o probado por él estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las aplique o les dé efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

- 2) Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento correspondiente al transporte de mercancías de un Estado a otro, cuando en virtud de ese conocimiento el puerto de carga, de descarga o uno de los puertos facultativos de descarga esté situado en un Estado parte en el Convenio, sea cual fuere la ley que rija ese conocimiento y sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

6. En la votación realizada en la sexta sesión plenaria, celebrada el 21 de febrero de 1968, se aprobó la propuesta enunciada en el apartado 1) *supra* (véanse los *travaux préparatoires* del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque de 25 de agosto de 1924 (Reglas de La Haya) y de los Protocolos de 23 de febrero de 1968 y de 21 de diciembre de 1979 (Reglas de La Haya-Visby), Comité Marítimo Internacional (CMI), 1997, págs. 714 a 741 del texto inglés).

7. Cabe destacar que en la Conferencia de Visby se planteó la opción de extender la aplicación de la disposición 1) al transporte de salida y a los contratos regidos por la ley del Estado Contratante (además de aplicarse al conocimiento formalizado en todo Estado Contratante, que ya estaba comprendido en las Reglas de La Haya) o 2) al transporte tanto de entrada como de salida. No se pretendía que el Convenio se aplicara al transporte de un Estado no Contratante a otro Estado no Contratante, como sugieren los delegados que respaldan el apartado c) del párrafo 1 del artículo 8 del actual proyecto de convenio.

8. Podría aducirse que siempre conviene que el proyecto de convenio tenga más amplitud y que no hay motivos para oponerse a que se extienda su ámbito de aplicación, independientemente de la finalidad que hubiera tenido el Protocolo de Visby. Ese argumento es válido siempre y cuando su ampliación no tenga efectos contraproducentes. Lamentablemente, acarrearía problemas innecesarios.

### **Diversas dificultades que plantearía el apartado c) del párrafo 1) del proyecto de artículo 8**

9. Varios delegados han expresado preocupación por el texto del apartado c) del párrafo 1) del proyecto de artículo 8, a saber:

- 1) En primer lugar, cabe observar que no hay una interpretación común del sentido del apartado c) del artículo 10 de las Reglas de La Haya-Visby. En algunos Estados, la disposición es vista como una regla de elección de foro que posibilitará por ley la aplicación del Convenio. En otros, se considera que la disposición meramente confirma la práctica de “incorporación sustantiva”, que alude a la inclusión voluntaria por las partes de las disposiciones del Convenio en el contrato (denominada “cláusula principal” (paramount)). Con frecuencia se examina el carácter

de la disposición en relación con ciertas cuestiones, como la de si el Convenio es aplicable directamente, sin tomar en consideración las normas de determinación del derecho aplicable del foro. Si se mantiene en el Convenio el apartado c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 8, se producirá el mismo debate.

- 2) Además, a diferencia de las Reglas de La Haya-Visby, el proyecto de convenio incluye en los capítulos sobre las vías judicial y arbitral muchas disposiciones que se califican de normas procesales. Si se mantiene el apartado c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 8, esas disposiciones serán aplicables también cuando las partes convengan en que el contrato se regirá por el proyecto de convenio. Se trata de una extraña y marcada excepción a la regla universalmente aceptada de que las cuestiones procesales se rigen por la *lex fori*.
- 3) La aplicación del proyecto de convenio a la parte ejecutante marítima complicaría más el panorama. Supóngase que el porteador (porteador que no opera el buque) se hiciera cargo de transportar mercancías de un Estado no Contratante a otro Estado no Contratante y la parte ejecutante marítima (porteador marítimo) fuera la que efectivamente transportara las mercancías por mar. Supóngase, además, que el porteador y el cargador convienen en que el presente proyecto de convenio, o la ley del Estado que lo haya declarado aplicable, ha de regir el contrato. Si se mantiene el apartado c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 8, el proyecto de convenio se aplicaría en el supuesto mencionado y la parte ejecutante marítima entraría en el ámbito del proyecto de convenio. Es una consecuencia controvertible que la parte ejecutante marítima que cumplió sus funciones durante una travesía entre dos Estados no contratantes quede sometida a las normas del proyecto de convenio, incluidas las relativas a la posibilidad de que el titular de la carga entable una acción directa en su contra, por el mero hecho de que el porteador convino en aplicar el proyecto de convenio.
- 4) Por último, se observó también que el apartado c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 8 permitiría que las partes eludan los reglamentos imperativos e incluso las normas de orden público del Estado Contratante cuando opten por aplicar el proyecto de convenio a contratos que de otra forma habrían de regirse por la ley de los Estados Contratantes. Si bien la preocupación específica de la delegación del Japón no radica en ese problema, se ha señalado que el apartado c) del artículo 10 de las Reglas de La Haya-Visby ha planteado en algunos países problemas de índole constitucional (véase A/CN.9/576, párr. 61).

10. Ante los inconvenientes enumerados, no puede afirmarse con ligereza que conviene mantener el apartado c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 8 simplemente como forma de ampliar el ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Los apartados a) y b) del párrafo 1 del actual proyecto de artículo 8 ya prevén un ámbito geográfico de aplicación suficientemente extenso en comparación con las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby, sin que haya necesidad de ampliarlo aún más.

## **Conclusión**

11. Por las razones expuestas, la delegación del Japón propone eliminar el apartado c) del párrafo 1 del proyecto de artículo 8.

---