



Asamblea General

Distr. general
26 de agosto de 2008
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional 41º período de sesiones

Acta resumida de la 869ª sesión

Celebrada en la Sede, Nueva York, el miércoles 18 de junio de 2008, a las 10.00 horas

Presidente: Sr. Illescas. (España)

Sumario

Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (*continuación*)

La presente acta está sujeta a correcciones.

Las correcciones deberán redactarse en uno de los idiomas de trabajo y presentarse en forma de memorando. Además, deberán incorporarse en un ejemplar del acta. Las correcciones deberán enviarse, *dentro del plazo de una semana a contar de la fecha del presente documento*, a la Jefa de la Sección de Edición de Documentos Oficiales, oficina DC2-750, 2 United Nations Plaza.

Las correcciones que se introduzcan en las actas del presente período de sesiones se publicarán en un solo documento de corrección, poco después de finalizar el período de sesiones.



Se declara abierta la sesión a las 10.10 horas.

Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (continuación) (A/CN.9/642, A/CN.9/645 y A/CN.9/658 y Add.1 a 13)

Proyecto de artículo 18 (Fundamento de la responsabilidad) (continuación)

1. **La Sra. Traoré** (Observadora de Burkina Faso) dice que, puesto que el proyecto de artículo 18 tiene una importancia central en el proyecto de instrumento, su redacción debe reflejar la preocupación expresada de lograr equilibrio entre los diversos intereses en juego. Debido a la falta de ese equilibrio del proyecto de artículo, su delegación, junto con otros Estados africanos, propuso en el documento A/CN.9/658/Add.1, que se suprima el párrafo 3 y se reestructure en consecuencia el proyecto.

2. **El Sr. Bigot** (Observador de Côte d'Ivoire), respondiendo a la declaración formulada por la delegación de Italia en la sesión anterior, dice que, en realidad, existe un desequilibrio en los requisitos sobre carga de la prueba para los cargadores en contraposición con los porteadores. A estos últimos se les dan posibilidades alternativas de alivio de la responsabilidad, beneficiándose de ese modo por un trato más ventajoso que los cargadores.

3. **El Sr. Lebedev** (Federación de Rusia) dice que, como el proyecto de instrumento tiene el propósito de reglamentar cuestiones de obligación y responsabilidad en el comercio internacional, el proyecto de artículo 18 va al núcleo del asunto. Es el resultado de una transacción y reproduce las disposiciones del párrafo 2 del artículo IV de las Reglas de La Haya-Visby en el sentido de que enumera los acontecimientos o circunstancias que pueden servir para relevar de responsabilidad al porteador, en contraposición con las Reglas de Hamburgo, que no tienen esa lista. Sin embargo, cuestiona la omisión del error de navegación en esa lista, que figura en las Reglas de La Haya-Visby, pues aun en la era moderna tales accidentes pueden ocurrir. En el proyecto de convenio se debe incluir una redacción de transacción al efecto de que el porteador quede eximido de responsabilidad en casos de error en la navegación o en el manejo del buque. La relativa falta de éxito de las Reglas de Hamburgo se debió a la omisión de una disposición de esa clase. Es importante

pensar en el futuro del proyecto de convenio y asegurar que se preste a una amplia aplicación.

4. **El Sr. Elsayed** (Egipto) recuerda a la Comisión que las opiniones que expresa son comunes a todos los miembros de la Liga de los Estados Árabes y subraya el papel clave de las compañías de transporte marítimo, que prestan valiosos servicios a los países desarrollados y a los países en desarrollo por igual. Recuerda las disposiciones del proyecto de artículo 2, relativo a la observancia de la buena fe y el proyecto de artículo 4 relativo a la aplicabilidad del instrumento propuesto en procedimientos judiciales y arbitrales, y dice que las limitaciones de tiempo no deben impedir a la Comisión atender a la cuestión práctica de lograr un texto equilibrado, particularmente porque sus miembros son llamados a actuar como legisladores. Todos tienen derecho a defender sus propios intereses, mientras que la justicia exige que se tengan en cuenta todos los intereses. Puesto que, en los casos en que el porteador no pueda probar la ausencia de culpa, el párrafo 2 del proyecto de artículo 18 resultaría nulo, propone que en el comienzo de ese párrafo se inserte lo siguiente: "Salvo que el demandante pruebe que el daño fue causado por culpa del porteador o de uno de sus representantes ...". Está de acuerdo con la propuesta de que se suprima el párrafo 3. Los párrafos 1, 2 y 3 del proyecto de artículo parecen haber sido formulados aisladamente uno de otro y no logran equilibrar los intereses de todas las partes afectadas.

5. **La Sra. Mbeng** (Camerún) dice que si el proyecto de convenio ha de lograr una amplia aceptación, tiene que haber equilibrio entre los intereses de cargadores y porteadores. En consecuencia, se debe considerar seriamente la redacción alternativa del proyecto de artículo propuesto en A/CN.9/658/Add.1, que entraña la supresión del proyecto de párrafo 3. Además, para el reclamante bien podría ser difícil demostrar la innavegabilidad del buque, como se exige por el proyecto de párrafo 5.

6. **El Sr. Oyarzábal** (Observador de la Argentina) dice que el párrafo 2 requiere una prueba negativa, que será difícil proporcionar. Hubiera preferido una fórmula más positiva. El caso de incendio a bordo del buque, previsto en el inciso f) del párrafo 3, debe estar indudablemente exento de responsabilidad, puesto que es uno de los acontecimientos que el porteador no puede anticipar.

7. **El Presidente** recuerda a la Comisión que el texto propuesto por el Grupo de Trabajo es el resultado de una transacción lograda después de un largo y arduo debate, y que tiene el apoyo de una amplia mayoría.

8. **La Sra. Sobrinho** (Observadora de Angola) recuerda que, en ausencia de un consenso, se decidió celebrar consultas oficiosas para reconsiderar el proyecto de artículo 12, y desea saber si se podría adoptar un criterio similar con el proyecto de artículo 18. En su redacción actual, causaría un aumento de los precios de las mercancías en los países en desarrollo y de ese modo actuar contra los esfuerzos mundiales que pide la Asamblea General en apoyo de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, en particular el de la reducción de la pobreza. La oradora se refiere, sobre todo, al párrafo 68 del Documento Final de la Cumbre Mundial 2005, sobre la respuesta a las necesidades especiales de África. Si el proyecto de artículo 18 se aprueba con su redacción actual, su delegación ejercerá su derecho a formular una reserva.

9. **El Presidente** dice que ha solicitado consultas oficiosas sobre el proyecto de artículo 12 porque no pudo determinar la existencia de una opinión predominante. Ese no es el caso con respecto al proyecto de artículo 18: de acuerdo con sus cálculos, hay una mayoría de dos a uno en favor de la redacción propuesta.

10. **El Sr. Amadou Kane Diallo** (Senegal) subraya que es importante que la Comisión tome en cuenta los puntos de vista de los Estados africanos y de los miembros de la Liga de los Estados Árabes con respecto al proyecto de artículo 18, a fin de se llegue a una decisión aceptable por consenso. De acuerdo con sus cálculos, no hay una mayoría abrumadora en favor de la redacción actual. De hecho, por lo menos 15 delegaciones pidieron la supresión del proyecto de artículo.

11. **El Sr. Egbadon** (Nigeria) dice que no se deben sacrificar la equidad y la imparcialidad a la necesidad de lograr una decisión oportuna sobre el proyecto de artículo 18, que es parte fundamental del proyecto de convenio en su conjunto. Por lo tanto, la Comisión debe asegurarse de que se realicen los esfuerzos necesarios para abordar el proyecto de artículo 18 de manera satisfactoria para todos. De lo contrario, la Comisión podría dar la impresión equívoca de que los puntos de vista de todo el continente africano, de la Liga Árabe y de algunos grandes países europeos no se

consideran importantes. A fin de elaborar un consenso, propone que se celebren consultas oficiosas para revisar el proyecto de artículo 18.

12. **La Sra. Czerwenka** (Alemania) está de acuerdo en que es importante elaborar un proyecto de convenio que sea aceptable para todas las delegaciones. Por esa razón, las delegaciones que expresaron preocupaciones con respecto al proyecto de artículo 18 deben tener la oportunidad de buscar una solución de consenso en consultas oficiosas. Por lo tanto, apoya la propuesta que acaba de formular la delegación de Nigeria.

13. **El Sr. Delebecque** (Francia) señala que, si bien las consultas oficiosas pueden resultar útiles, será difícil examinar aisladamente el proyecto de artículo 18, ya que es parte de una transacción con amplias repercusiones en otras disposiciones, incluidos los límites de la responsabilidad, las reservas y la redacción del proyecto de artículo 27.

14. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) dice que su delegación no está de acuerdo con las opiniones que acaba de expresar la delegación de Francia. Las consultas oficiosas sobre el proyecto de artículo 18 pueden limitarse a esa cuestión en particular. Por ejemplo, el proyecto de artículo 62, sobre los límites de la responsabilidad, es un asunto totalmente separado y no se cuestionaría.

15. **El Sr. Ngoy Kasongo** (Observador de la República Democrática del Congo) conviene en que sería extremadamente peligroso reabrir el examen del conjunto de la transacción ya acordada en Viena. Las consultas oficiosas pueden concentrarse en la propuesta específica formulada por un grupo de Estados africanos en el párrafo 12 de sus observaciones conjuntas (A/CN.9/658/Add.1).

16. **El Sr. Tsantzos** (Grecia) dice que su delegación está a favor de mantener la redacción actual del proyecto de artículo 18, que representa una solución de transacción justa y equilibrada. Reabrir la discusión del proyecto de artículo sólo creará más complicaciones.

17. **La Sra. Carlson** (Estados Unidos de América) dice que su delegación está a favor de mantener el proyecto de artículo 18 en su forma actual. Ya se ha hecho todo lo posible por lograr una solución de transacción aceptable. Las consultas oficiosas propuestas simplemente reabrirían el debate sobre una cantidad de cuestiones polémicas, lo que incluso podría

poner en peligro el resultado del propio proyecto de convenio.

18. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) dice que el proyecto de artículo 18 es parte de una transacción global sobre la responsabilidad del porteador, y por lo tanto no sería apropiado considerarla aisladamente. Si se celebran consultas oficiosas, deben cubrir todo el conjunto de la transacción que trata de la responsabilidad del porteador, especialmente los límites de esa responsabilidad.

19. **El Sr. Imorou** (Benin) señala que, desde la aprobación de las Reglas de la Haya de 1924, el sector del transporte marítimo evolucionó considerablemente. Parece extraño basar en ese modelo los argumentos en favor del presente proyecto de convenio. África no es un Estado sino muchos Estados independientes, cuyos intereses deben ser respetados y tomados en cuenta. Si la Comisión no adopta ese criterio, el convenio quizás no sea ratificado nunca.

20. **El Presidente** recuerda que el número total de delegaciones que se oponen a que se mantenga el proyecto de artículo 18 todavía es minoritario.

21. **El Sr. Mouloupo** (Observador del Congo) dice que la Comisión debe permitir que las delegaciones interesadas examinen oficiosamente las disposiciones del proyecto de artículo 18, con espíritu de avenencia y en esfuerzo por lograr un consenso sobre una base justa y equilibrada. Ciertamente, desde 1924 el sector del transporte marítimo cambió significativamente, pero el proyecto de artículo 18 no lo tiene en cuenta. Como resultado, el texto actual tendrá un efecto negativo para el cargador, causando un incremento de las primas de seguros que aumentará el precio de las mercancías. Finalmente, esos costos se trasladarán al consumidor final. Por lo tanto, el proyecto de texto no está en armonía con las campañas nacionales de los países africanos para luchar contra la pobreza y alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

22. **La Sra. Downing** (Australia) subraya que la Comisión tiene el mandato de elaborar una legislación armónica para el comercio internacional. A tal fin, su delegación apoya la propuesta de celebrar consultas oficiosas sobre el proyecto de artículo 18 para lograr una solución de transacción.

23. **El Sr. Kim Bong-hyun** (República de Corea) dice que, aunque su delegación no está totalmente satisfecha con la redacción del proyecto de artículo 18,

con espíritu de avenencia está dispuesta a apoyar la propuesta de mantenerlo. Su delegación se opone a que se celebren consultas oficiosas sobre el proyecto de artículo 18 porque no desea reabrir el debate sobre esa cuestión.

24. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) dice que su delegación apoya el texto del proyecto de artículo 18 como solución de transacción. Aunque la redacción del proyecto de artículo no es totalmente satisfactoria, se ha avanzado en comparación con las Reglas de La Haya-Visby: se eliminó la excepción por error náutico; se eliminó la mitad de la excepción por incendio; y se aclaró que el párrafo 3 del proyecto de artículo 18 no representa exenciones sino presunciones refutables de la ausencia de culpa. Sin embargo, como el proyecto de artículo 18 es parte de una delicada serie de transacciones, las consultas oficiosas, si tienen lugar, no se deben limitar a un examen aislado de ese proyecto.

25. **El Sr. Sharma** (India) dice que su delegación está a favor de mantener el proyecto de artículo 18 en su totalidad. Sin embargo, si han de celebrarse consultas oficiosas, deben comprender exclusivamente el proyecto de artículo 18, sin las complicaciones agregadas asociadas con los límites de la responsabilidad.

26. **El Presidente** dice que, a pesar de la fuerza de los argumentos presentados, sobre todo por los Estados africanos y Egipto, la realidad sigue siendo que la mayoría de los miembros de la Comisión desean mantener el proyecto de artículo 18 en su totalidad. Considera que la Comisión acepta la enmienda propuesta por el Japón y Suecia, de eliminar los corchetes en el apartado iii) del inciso a) del párrafo 5 y reemplazar la palabra “incluido” por la palabra “y” a fin de alinear la disposición con el inciso c) del párrafo 15 en su forma enmendada.

27. Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 18, con la enmienda propuesta por el Japón y Suecia, y remitido al grupo de redacción.

Se suspende la sesión a las 11.30 horas y se reanuda a las 12.00 horas.

Proyecto de artículo 19 (Responsabilidad del porteador por actos ajenos)

28. Es aprobado en su sustancia el artículo 19 y remitido al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 20 (Responsabilidad de la parte ejecutante marítima) y definiciones de “parte ejecutante” y “parte ejecutante marítima”

29. **La Sra. Czenwenka** (Alemania) señala a la atención las observaciones formuladas por su Gobierno con respecto al proyecto de artículo 20 (A/CN.9/658/Add.11, párr. 9). Su delegación también tiene preocupaciones con respecto a la definición de “parte ejecutante marítima” que figura en el párrafo 7 del proyecto de artículo 1. El primer problema que surge es cómo interpretar el término “puerto”. De su lectura del párrafo 7 del proyecto de artículo 1, un porteador interior se convierte en parte ejecutante marítima una vez que entra al puerto, pero sería útil una mayor aclaración de esa definición. Tampoco está claro quién es responsable de probar dónde se produjo un daño. Se necesita una disposición que de a los Estados con intereses relativos a los contratos de “transporte marítimo complementado” la flexibilidad necesaria para ejercer una opción liberatoria.

30. **El Presidente** dice que la palabra “solamente” en la última frase de la definición debería satisfacer las inquietudes expresadas por la representante de Alemania.

31. **El Sr. Sato** (Japón) explica que un porteador por carretera que empiece y termine su viaje fuera de la zona portuaria nunca es parte ejecutante marítima. Un porteador interior será parte ejecutante marítima sólo si opera exclusivamente dentro de la zona portuaria: por ejemplo, un camionero que transporta mercancías entre terminales del puerto. Sin embargo, tal vez se pueda eliminar la ambigüedad de la definición.

32. **El Sr. Miller** (Estados Unidos de América) dice que los países que ratificaron las Reglas de Hamburgo vivieron durante un tiempo con la ambigüedad de la definición de zona portuaria. Como es difícil definir en abstracto los límites de un puerto, las Reglas de Hamburgo permiten a las autoridades del puerto local que definan los límites, y lo mejor sería que el proyecto de convenio dejara esa cuestión a la decisión de cada país. Su delegación apoya el texto actual del proyecto de artículo 20 y las definiciones conexas.

33. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que el párrafo 2 del proyecto de artículo 20 tiene relación con el proyecto de artículo 13, que su delegación prefería suprimir. Es imposible concebir que una parte ejecutante marítima esté exenta de responsabilidad.

34. *Son aprobados en su sustancia el proyecto de artículo 20 y los párrafos 6 y 7 del artículo 1 y remitidos al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 21 (Responsabilidad conjunta y solidaria)

35. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 21 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 22 (Retraso)

36. **La Sra. Czenwenka** (Alemania) dice que el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) debatió extensamente si el acuerdo debe ser explícito o puede ser implícito. Como, tal como está redactado, el artículo no contiene ninguna referencia explícita a un acuerdo expreso, infiere que es aceptable un acuerdo expreso o explícito.

37. **El Sr. Mayer** (Suiza) dice que su delegación interpreta de la misma forma el proyecto de artículo.

38. **La Sra. Downing** (Australia) dice que, como el proyecto de artículo modificaría enormemente la legislación de Australia y equivaldría a una reducción de los derechos del propietario de la carga, su delegación siempre estuvo a favor de su supresión.

39. **La Sra. Slettemoen** (Noruega) dice que su delegación también estuvo a favor de la supresión del proyecto de artículo, pero aceptará el texto de transacción en el entendido de que los porteadores no pueden eximirse de su obligación general respecto del retraso y que la disposición se aplica sin acuerdo expreso.

40. **La Sra. Peer** (Austria) dice que su delegación apoya la inclusión del artículo tal como está redactado, con la interpretación dada por los representantes de Alemania y Suiza.

41. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 22 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 23 (Cálculo de la indemnización)

42. **El Sr. Elsayed** (Egipto) dice que su delegación desea insertar una disposición entre los párrafos 2 y 3 al efecto de que, si en el lugar de entrega no hay mercancías del mismo tipo y calidad, un tribunal competente determine el monto de la indemnización.

43. **El Sr. Morán Bovio** (España) dice que, en su opinión, el convenio no sería lo mejor para resolver esa

cuestión, ya que, en la mayoría de los países, son los tribunales arbitrales los que establecen la indemnización. En la mayoría de los casos la cuestión se resuelve con arreglo a la legislación nacional, una esfera que el convenio no tiene por objeto abordar.

44. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 23 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 24 (Aviso en caso de pérdida, daño o retraso)

45. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 24 y remitido al grupo de redacción.*

46. *Es aprobado en su sustancia el proyecto de artículo 25 y remitido al grupo de redacción.*

Proyecto de artículo 26 (Transporte sobre cubierta) y definiciones de “mercancías”, “buque” y “contenedor”

47. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) dice que el proyecto de artículo 26, que extiende las reglas normales sobre responsabilidad al transporte sobre cubierta, es un elemento esencial del equilibrio del riesgo tal como está expresado en el convenio. Al restringir la libertad del porteador para transportar mercancías sobre cubierta, el artículo representa una mejora respecto de la situación conforme a las Reglas de La Haya, que no cubren el transporte sobre cubierta y por lo tanto permitían a los portadores eximirse de la responsabilidad en la mayoría de los casos. El proyecto de artículo 26 cambia el equilibrio en favor de los intereses del cargador.

48. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) señala que, desde las Reglas de La Haya, si bien se ha avanzado en la cuestión del equilibrio entre los intereses del cargador y el porteador, la situación contractual del cargador, en virtud del proyecto de artículo 26 y con arreglo a las Reglas de Hamburgo es esencialmente la misma. Si acaso, a ese respecto la tendencia favorece los intereses del porteador: las Reglas de Hamburgo permiten que el aviso de daño se de al porteador dentro de los 15 días siguientes a la fecha de entrega, mientras que el proyecto de convenio, en el párrafo 1 del proyecto de artículo 24, limita el período de notificación a siete días.

49. **El Sr. Hu Zhengliang** (China) dice que su delegación no tiene objeciones sobre la sustancia del

texto, pero piensa que se debe uniformar el orden de las palabras de la referencia a “costumbre, uso o práctica del tráfico de que se trate” en todos los casos en que aparece en el proyecto de convenio.

50. **El Sr. Morán Bovio** (España) dice que, en aras del sentido común jurídico, cuando se comparan las disposiciones legales como las Reglas de Hamburgo de 1978, el actual proyecto de convenio y otros documentos jurídicos anteriores, las diferencias se deben tener en cuenta en el contexto histórico. Es evidente que en 1978 enviar un mensaje tomaba más tiempo que en la era actual de las comunicaciones electrónicas, y de allí el período más largo de tiempo otorgado por las Reglas de Hamburgo para la notificación del daño.

51. **El Sr. Ibrahima Khalil Diallo** (Senegal) dice que es insostenible que algunas delegaciones defiendan una serie de disposiciones anticuadas e injustificables de las Reglas de La Haya, que tienen casi un siglo de antigüedad, cuando les resulta conveniente, mientras descartan por inválidas las comparaciones inconvenientes con las Reglas de Hamburgo porque tienen tres decenios. En lugar de seguir con esos debates polémicos, se debe centrar la atención en lograr avances que favorezcan los intereses del porteador y el cargador por igual.

52. **El Presidente** señala que las definiciones de “mercancías”, “buque” y “contenedor” que figuran en los párrafos 24, 25 y 26 del proyecto de artículo 1, se relacionan con el proyecto de artículo 26.

53. **El Sr. van der Ziel** (Observador de los Países Bajos) pregunta si el término “contenedor”, en la definición de “mercancías”, debe ser complementado por “vehículos de transporte por carretera y ferroviario”, según la propuesta formulada por su delegación en sus observaciones (A/CN.9/658/Add.9, párr. 9).

54. **El Sr. Møllmann** (Observador de Dinamarca) y el **Sr. Sharma** (India) están de acuerdo en que es apropiado agregar una referencia a “vehículos de transporte por carretera y ferroviario” en el párrafo 24 del proyecto de artículo 1.

55. **El Sr. Schelin** (Observador de Suecia) dice que incluir una referencia a “vehículos de transporte por carretera y ferroviario” en la definición de “mercancías” causaría alguna confusión. La definición de “mercancías” ya abarca a los “artículos de todo

tipo”, haciendo innecesaria la mención explícita de los vehículos de transporte por carretera y ferroviario. Además, en el párrafo 2 del proyecto de artículo 61 se hace referencia a los contenedores y los vehículos de transporte por carretera y ferroviario como las cosas en que las mercancías son transportadas, en su interior o sobre ellos.

56. **El Presidente** dice que, habida cuenta de la existencia de opiniones divergentes sobre la enmienda propuesta, considera que la Comisión desea mantener la redacción actual de la definición de “mercancías”. Se pedirá al grupo de redacción que asegure la congruencia en las referencias a “costumbre, uso o práctica del tráfico de que se trate”.

57. *Son aprobados en su sustancia el proyecto de artículo 26 y los párrafos 24, 25 y 26 del artículo 1 y remitidos al grupo de redacción.*

Se levanta la sesión a las 13.00 horas.