



Asamblea General

Distr. general
24 de mayo de 2004
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
37º período de sesiones
Nueva York, 14 a 25 de junio de 2004

Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor de su 13º período de sesiones (Nueva York, 3 a 14 de mayo de 2004)

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Introducción	1-7	3
I. Deliberaciones y decisiones	8-9	4
II. Preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías	10-164	4
Capítulo 5. Responsabilidad del porteador (continuación).....	10-91	4
Proyecto de artículo 15. Responsabilidad de las partes ejecutantes	10-17	4
Párrafo 6.....	11-17	4
Proyecto de artículo 16. Retraso.....	18-31	6
Párrafo 1.....	20-24	7
Párrafo 2.....	25-31	8
Proyecto de artículo 17. Cálculo de la indemnización	32-37	10
Párrafo 1.....	33-34	10
Párrafo 2.....	35	11
Párrafo 3.....	36-37	11
Proyecto de artículo 18. Límites de la responsabilidad	38-51	11
Párrafo 1.....	39-44	11
Párrafo 2.....	45-47	13
Párrafo 3.....	48-49	14
Párrafo 4.....	50-51	15
Proyecto de artículo 19. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad ..	52-62	15
Proyecto de artículo 20. Notificación en caso de pérdida, daño o retraso ...	63-87	18
Párrafo 1.....	64-75	18



Párrafo 2.....	76-81	21
Párrafo 3.....	82-84	23
Párrafo 4.....	85-87	23
Proyecto de artículo 21. Reclamaciones extracontractuales.....	88-91	24
Capítulo 6. Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar.....	92-117	25
Proyecto de artículo 22. Responsabilidad del porteador	92-99	25
Proyecto de artículo 23. Desviación	100-102	26
Proyecto de artículo 24. Carga en cubierta	103-117	27
Párrafo 1.....	104-106	27
Párrafo 2.....	107-109	28
Párrafo 3.....	110-111	28
Párrafo 4.....	112-117	29
Capítulo 7. Obligaciones del cargador	118-161	30
Proyecto de artículo 25	118-123	30
Proyecto de artículo 26	124-129	31
Proyecto de artículo 27	130-133	32
Proyecto de artículo 28	134-137	33
Proyectos de artículo 29 y 30	138-148	34
Proyecto de artículo 29 <i>bis</i>	149-153	37
Proyecto de artículo 31	154-158	38
Proyecto de artículo 32	159-161	40
Capítulo 9. Flete	162-164	41
III. Otros asuntos	165-168	42

Introducción

1. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y le encomendó la labor de preparar, en estrecha colaboración con las organizaciones internacionales interesadas, un instrumento de rango legislativo sobre cuestiones relativas al transporte internacional de mercancías, tales como el ámbito de aplicación del futuro instrumento, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones de éste y su régimen de responsabilidad, las obligaciones del cargador y los documentos de transporte¹. El Grupo de Trabajo inició sus deliberaciones sobre 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 última recopilación de referencias históricas sobre los antecedentes legislativos del proyecto de instrumento figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.35.
2. El Grupo de Trabajo III sobre el Derecho del Transporte, integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 13º período de sesiones en Nueva York del 3 al 14 de mayo de 2004. Asistieron al período de sesiones los representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Austria, Benin, Brasil, Burkina Faso, Camerún, Canadá, China, Colombia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Fiji, Francia, India, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Kenya, Lituania, México, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Singapur, Sudán, Suecia y Tailandia.
3. Asistieron también al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Argentina, Australia, Belarús, Brunei Darussalam, Chile, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Filipinas, Finlandia, Grecia, Kuwait, Mongolia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Perú, República Checa, República de Corea, Qatar, Senegal, Suiza, Turquía y Venezuela.
4. Asistieron además al período de sesiones observadores de las siguientes organizaciones internacionales:
 - (a) **Organizaciones intergubernamentales invitadas por la Comisión:** Comité Consultivo Jurídico Asiático-Africano y Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF);
 - (b) **Organizaciones no gubernamentales internacionales invitadas por la Comisión:** Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMMTA), *Association of American Railroads* (AAR), Cámara de Comercio Internacional (CCI), Cámara Naviera Internacional, Comité Marítimo Internacional (CMI), Consejo Marítimo Internacional del Báltico (BIMCO), Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga, Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, *Transportation Intermediaries Association*, y Unión Internacional de Seguros de Transportes.
5. El Grupo de Trabajo eligió a los siguientes integrantes de la Mesa:

Presidente: Sr. Rafael Illescas (España)

Relator: Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil)

6. El Grupo de Trabajo tuvo a su disposición los siguientes documentos:
 - a) Programa provisional (A/CN.9/WG.III/WP.35);
 - b) Revisión provisional de los artículos del proyecto de instrumento que el Grupo de Trabajo examinó en su 12º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.36);
 - c) Propuesta de China relativa al capítulo 19 del proyecto de instrumento y a la cuestión de la autonomía contractual de las partes (A/CN.9/WG.III/WP.37).
7. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:
 1. Elección de la Mesa;
 2. Aprobación del programa;
 3. Preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías;
 4. Otros asuntos;
 5. Aprobación del informe.

I. Deliberaciones y decisiones

8. El Grupo de Trabajo prosiguió su examen del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías] teniendo en cuenta:
 - el texto que figura en el anexo de una nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.32);
 - una revisión provisional de los artículos del proyecto de instrumento que el Grupo de Trabajo examinó en su 12º período de sesiones y que se recoge en una nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.36);
 - una propuesta de los Estados Unidos de América relativa a diez aspectos del proyecto de instrumento (A/CN.9/WG.III/WP.34).
9. Se pidió a la Secretaría que, teniendo en cuenta las deliberaciones y conclusiones del Grupo de Trabajo, preparara un proyecto revisado de varias disposiciones. Esas deliberaciones y conclusiones se recogen en la sección II *infra*.

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

Capítulo 5. Responsabilidad del porteador (continuación)

Proyecto de artículo 15. Responsabilidad de las partes ejecutantes

10. Se recordó al Grupo de Trabajo que, durante su 12º período de sesiones, no había dispuesto de tiempo suficiente para examinar el último párrafo del proyecto de artículo 15 del proyecto de instrumento (véase A/CN.9/544, párr. 181).

Párrafo 6

11. El Grupo de Trabajo examinó el texto del párrafo 6 del proyecto de artículo 15, enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36 (que, en el anterior documento A/CN.9/WG.III/WP.32, figuraba como párrafo 7 del proyecto de artículo 15).

Responsabilidad mancomunada y solidaria

12. Se formularon preguntas sobre la relación que existía entre el párrafo 6 y el párrafo 5 (en el que se enunciaba el principio de que, cuando hubiera más de una parte ejecutante marítima responsable, la responsabilidad de ambas sería mancomunada y solidaria). Con respecto al párrafo 5 se expresó la opinión de que, en el derecho de *common law*, tal vez no pudiera considerarse que el concepto de “responsabilidad mancomunada y solidaria” fuera estrictamente equivalente a los conceptos de los países con régimen de derecho civil de “*responsabilité solidaire*” o “*responsabilidad solidaria*”, que, a su vez, diferían de conceptos como los de “*responsabilité conjointe*” o “*responsabilidad mancomunada*”. Se consideró en general que tal vez convendría especificar en todos los idiomas que, cuando varias partes fueran tenidas por responsables en virtud del párrafo 5, cada una de ellas estaría obligada, por separado, a indemnizar las pérdidas totales, a reserva de toda otra limitación legislativa aplicable y del derecho de una de las partes a recurrir ante una instancia judicial contra las otras partes responsables.

Responsabilidad acumulada

13. Las delegaciones estuvieron de acuerdo en general con el principio enunciado en el párrafo 6 de que cuando todas las partes demandadas tuvieran derecho a beneficiarse de las disposiciones sobre responsabilidad limitada que preveía el proyecto de instrumento, un demandante no debería poder reclamar al porteador contratante y/o a las partes ejecutantes marítimas una suma global que excediera de los límites totales de responsabilidad previstos en el proyecto de instrumento.

Compensación - exclusión de las partes ejecutantes no marítimas

14. Se examinó la cuestión de la compensación de los daños entre los diferentes demandados que fueran objeto de una reclamación y se estudiaron posibles hipótesis. Hubo delegaciones que expresaron dudas sobre el modo en que se aplicaría el principio de la responsabilidad acumulada cuando las demandas estuvieran sujetas a diferentes regímenes de la responsabilidad, y algunos demandados pudieran exigir la limitación acumulada de la responsabilidad y otros no. Por ejemplo, cuando tanto las partes ejecutantes marítimas como las no marítimas fueran responsables y cuando las partes ejecutantes no marítimas estuvieran sujetas, conforme al derecho aplicable, a límites de la responsabilidad superiores, el párrafo 6 no debería tener como consecuencia que esas partes ejecutantes no marítimas estuvieran sujetas a límites inferiores de la responsabilidad. No obstante, cuando se pagara compensación en virtud de otro régimen de la responsabilidad porque el demandante hubiera reclamado indemnización presentando una demanda directamente contra una parte ejecutante no marítima, y, posteriormente, contra el porteador contratante, la suma pagadera por la parte ejecutante no marítima debería compensarse con cargo a la suma reclamada al porteador. Otro de los ejemplos citados era el caso en que se superara el límite de responsabilidad respecto de uno de los demandados por razones de conducta dolosa, pero que ese límite siguiera teniendo vigencia para los otros demandados. A fin de paliar algunos de esos inconvenientes, el Grupo de Trabajo convino en general en que el párrafo 6 fuera aplicable tanto al porteador contratante como a las partes ejecutantes marítimas, pero que se puntualizara que no tenía por objeto ser aplicable a las partes ejecutantes no marítimas.

15. Con respecto al posible enunciado del párrafo 6, se sugirió que se sustituyeran las palabras “todas esas personas” por una referencia al porteador contratante y a las partes ejecutantes marítimas. Como variante, se sugirió que el párrafo 6 tuviera el siguiente tenor: “Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 19, la responsabilidad acumulada de todas esas personas no superará, en lo que respecta a la responsabilidad del porteador contratante y de cualquier parte ejecutante marítima, los límites generales de la responsabilidad enunciados en el presente instrumento”. Se sugirió también que la cuestión de la compensación se dejara en manos del derecho interno aplicable. Conforme a otra sugerencia, al redactarse el texto revisado del proyecto de artículo 6, tal vez sería útil guiarse por el texto del artículo 10 de las Reglas de Hamburgo.

Ubicación de los párrafos 5 y 6

16. Se sugirió que los párrafos 5 y 6 se fundieran en un único párrafo y que, dado que debían ser aplicables tanto a los porteadores contratantes como a las partes ejecutantes marítimas, se eliminaran del artículo 15 y se insertaran tal vez en la disposición que rige la limitación de la responsabilidad.

Conclusiones del Grupo de Trabajo respecto del párrafo 6

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

- en el texto del proyecto de disposición deberían introducirse palabras que reflejaran el consenso al que habían llegado las delegaciones con respecto al significado del concepto de “responsabilidad mancomunada y solidaria”;
- el principio general de la responsabilidad acumulada, enunciado en el párrafo 6, era apropiado;
- los párrafos 5 y 6 deberían aplicarse tanto a los porteadores contratantes como a las partes ejecutantes marítimas;
- los párrafos 5 y 6 deberían eliminarse del proyecto de artículo 15 y deberían constituir una disposición aparte;
- habría que examinar más detenidamente si sería viable formular una regla uniforme sobre la cuestión de la compensación, en defecto de la cual dicha cuestión podría dejarse en manos del derecho interno aplicable;
- la Secretaría debería preparar un proyecto revisado en el que se tuvieran en cuenta diversas posibles soluciones de la cuestión de la compensación que se basaran en las opiniones expresadas y en las sugerencias formuladas durante el debate.

Proyecto de artículo 16. Retraso

18. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 16 conforme al texto presentado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Debate general

19. Se expresaron ciertas dudas respecto de la procedencia de regular en el proyecto de instrumento la cuestión del retraso en la entrega. Se adujo, a favor de

que se suprimiera el proyecto de artículo 16, que se trataba de una cuestión puramente comercial que debería dejarse al arbitrio de las partes para que lo resolvieran en el marco de sus estipulaciones contractuales. Se dijo, en apoyo de dicho parecer, que se trataba de una cuestión no regulada en las Reglas de La Haya. Se dieron ejemplos de supuestos en los que una reglamentación excesiva de la demora en la entrega podría dejar de lado ciertos usos comerciales y prácticas contractuales, o comprometer la seguridad del transporte marítimo. Prevaleció, no obstante, la opinión de que debería reglamentarse la cuestión del retraso en la entrega de conformidad con la práctica legislativa adoptada por otros regímenes de la responsabilidad y, en particular, por un régimen de derecho marítimo tan importante como el de las Reglas de Hamburgo.

Párrafo 1

Retraso en supuestos en los que se haya estipulado el plazo de entrega

20. Se apoyó en general la idea de que el porteador pudiera incurrir en responsabilidad por el incumplimiento de su obligación de efectuar la entrega dentro del plazo expresamente convenido. En cuanto a la formulación de la regla, se estimó que el texto del párrafo 2 del artículo 5 de la versión inglesa de las Reglas de Hamburgo “*the time expressly agreed upon*” era más preciso que el enunciado del proyecto actual (“*any time ...*”).

Retraso en supuestos en los que no se haya estipulado un plazo de entrega

21. El debate se centró en saber si, en dicho supuesto, cabía o no hacer responsable al porteador por retraso en la entrega, una vez que hubiera transcurrido “el plazo dentro del que sea razonable esperar que un porteador diligente efectuará la entrega”. Se objetó que la referencia a un “plazo razonable” resultaría excesivamente subjetiva e imprecisa y que podría dar pie a interpretaciones divergentes que podrían restar armonía a la jurisprudencia en el ámbito internacional. En el mismo orden de ideas, se argumentó que imponer al porteador la obligación de entregar las mercancías en un “plazo razonable” mermaría aún más el deseable equilibrio entre las obligaciones del porteador y las del cargador, que ya se había visto alterado, en detrimento del porteador, al suprimirse la excepción fundada en el error de navegación (A/CN.9/544, párr. 127). Se respondió que, si bien el párrafo 1 imponía al porteador una nueva obligación, debería tenerse presente que el párrafo 2 limitaba considerablemente el alcance de la responsabilidad del porteador por concepto del daño emergente imputable al retraso en la entrega.

22. Predominó el parecer de que era preciso enunciar en el proyecto una regla de derecho supletorio, conforme a la consignada en el texto entre corchetes al final del párrafo 1, por la que se expresara el principio general de que la entrega deberá efectuarse sin demora excesiva. Se observó que la referencia a “las características del transporte” y a las “circunstancias del viaje” dejaba margen suficiente para acomodar toda práctica comercial establecida por la que se tolerara cierto grado de imprecisión en la aplicación de este principio. Se explicó que dicha regla supletoria sería además necesaria para evitar que el porteador quedara exento de toda responsabilidad en supuestos en los que el plazo de la entrega hubiera sido implícito, aun cuando no explícitamente estipulado por las partes. Se observó que, de suprimirse tal regla supletoria, se estaría dejando esta cuestión al arbitrio del

derecho interno, lo que sería contrario al objetivo general del nuevo régimen, por el que se trataba de armonizar el derecho aplicable al transporte.

23. Respecto de las consideraciones circunstanciales enunciadas al final del párrafo 1, se sugirió que se añadiera a dicha lista la de “las características de las mercancías”. Se sugirió además que se simplificara el final de ese párrafo ajustándolo al texto del párrafo 2 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo, en donde sólo se hablaba de “las circunstancias del caso”. Se sugirió, no obstante, que sería, en todo supuesto, esencial mantener la referencia que se hacía a “los términos del contrato”. En lo referente a la coherencia de la terminología empleada, se expresaron reservas sobre la expresión “lugar de entrega”. También se sugirió que en el proyecto de instrumento se evitara toda distinción innecesaria entre “el lugar” y el “punto” de entrega y que se eliminara toda ambigüedad respecto a si por dicho lugar se entendía el lugar efectivo de la entrega o el lugar contractualmente estipulado para la entrega. A título formal, se sugirió suprimir, por innecesarias, las palabras “o, de no haber tal acuerdo,”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo respecto del párrafo 1

24. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- el proyecto de instrumento debería enunciar en su texto el principio de que el porteador será tenido por responsable de todo retraso indebido en la entrega y que esa responsabilidad se fundara en la culpa que fuera imputable al porteador;
- mantener, eliminando los corchetes, la regla supletoria enunciada al final del párrafo;
- el Grupo de Trabajo tomó nota de las sugerencias arriba mencionadas en relación con el enunciado detallado del párrafo 1, y se convino en que tal vez convendría examinar con más detenimiento el texto preciso del párrafo en un futuro período de sesiones, sobre la base de la versión revisada que preparara la Secretaría.

Párrafo 2

“pérdidas que no se derivan de las pérdidas o los daños de las mercancías transportadas”

25. Un número considerable de delegaciones fue partidario de que en el proyecto de instrumento se mantuviera una regla que limitara la responsabilidad del porteador por todo daño emergente (designado asimismo como “pérdida puramente económica”) que fuera imputable a la demora en la entrega. Se observó que dicha regla era frecuente en convenios internacionales relativos al transporte terrestre ferroviario o por carretera. Desde una perspectiva formal, se estimó en general que convendría describir el supuesto del daño emergente en términos más breves y precisos que los del actual párrafo 2 (“pérdidas que no se derivan de las pérdidas o los daños de las mercancías transportadas”).

“[... veces el flete pagadero por las mercancías retrasadas]”

26. Se preguntó cuál era la razón de que se señalara un método particular (referido al flete) para determinar la cuantía de la indemnización abonable por el porteador

por concepto de daño emergente (y su límite máximo), en vez de utilizar el método usual (referido al valor de las mercancías) señalado en los proyectos de artículo 17 y 18, para calcular la indemnización por toda pérdida o daño que sobreviniera a las mercancías. Se explicó que el daño emergente era conceptualmente distinto del daño sufrido por la mercancía en sí, y que no era un daño que estuviera necesariamente vinculado al valor de las mercancías. Para ilustrar esta distinción, se recordó que diversos regímenes del transporte, tanto de derecho interno como internacionales, calculaban la indemnización abonable por daño emergente en función del flete o del porte abonable por el transporte. Ahora bien, se observó asimismo que el daño emergente podría ser muy superior al valor de las mercancías, mientras que el flete no solía representar más que una pequeña fracción de dicho valor. La sugerencia de que se combinaran ambos métodos en un texto que dijera “equivalente a [...] veces que el flete pagadero por las mercancías retrasadas, o al límite de la responsabilidad enunciado en el artículo 18, de ser este límite más alto)” obtuvo escaso apoyo.

27. Las deliberaciones se centraron en el multiplicador que procedería utilizar, si se calculaba el límite en función de la cuantía del flete. Un número considerable de delegaciones se mostró a favor de que se impusiera un límite reducido a la indemnización abonable por el porteador por concepto del daño emergente ocasionado por una entrega tardía. Por consiguiente, se sugirió que dicho límite no excediera de la cuantía abonable por concepto de flete (el importe de un solo flete) por el transporte de las mercancías entregadas con retraso. No obtuvo mucho apoyo la sugerencia de que se estudiaran también multiplicadores de 2,5 o de hasta 4 veces el importe del flete. Se expresó notable inquietud respecto de la posibilidad de que se pudiera violar dicho límite amparándose en lo dispuesto en el proyecto de artículo 19 (a efectos de la reanudación de los debates al respecto, véanse los párrafos 52 a 62 *infra*).

Autonomía contractual

28. Se sugirió, como forma adicional de limitar el alcance de la responsabilidad impuesta al porteador por todo daño emergente ocasionado por el retraso en la entrega de las mercancías, que la regla enunciada en el párrafo 2 estuviera sujeta a la autonomía contractual de las partes. Un número considerable de delegaciones expresó el temor a que tal remisión a la autonomía contractual violara el principio general enunciado, como cuestión de orden público, en el párrafo 1 (véase el párrafo 22 *supra*). Ahora bien, se acordó que tal vez convendría estudiar más detenidamente esta cuestión cuando se examinara el proyecto de artículo 19, que trata de la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad y también al examinar de forma general el principio de la autonomía contractual, en el marco del capítulo 19. Se recordó que, en el párrafo 40 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34, se había propuesto una revisión del párrafo 2 basada en la autonomía contractual de las partes.

Conversión posible de la indemnización por retraso en indemnización por pérdida total de las mercancías

29. Se presentó una propuesta basada en la regla, enunciada en el párrafo 1 del artículo 20 del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), de que al expirar un plazo de 90 días desde la fecha en que el porteador se hubiera hecho cargo de las mercancías, el hecho de no

haber sido entregadas las mercancías sería prueba concluyente de la pérdida de las mercancías, por lo que la persona facultada para reclamar su entrega podría optar por darlas por perdidas. Si bien esta propuesta recibió cierto apoyo, se observó que dicha regla podría complicar innecesariamente el régimen del instrumento, habida cuenta, en particular, de que tal vez hiciera falta alguna regla suplementaria para evitar una indemnización excesiva en el supuesto de que las mercancías aparecieran una vez transcurrido el plazo de 90 días. Se estimó que el régimen del instrumento pasaría a ser demasiado complejo y detallado si se había de entrar en cuestiones como la del traspaso eventual de la propiedad de las mercancías al porteador o la de la facultad otorgada al cargador de optar entre reclamar las mercancías o solicitar indemnización por la pérdida de las mismas.

Ubicación del párrafo 2 en el texto del nuevo instrumento

30. Se expresó el parecer de que sería mejor que el párrafo 2 formara parte del proyecto de artículo 18. Se estimó en general que convendría tal vez reexaminar esta cuestión en un ulterior período de sesiones.

Conclusiones del Grupo de Trabajo respecto del párrafo 2

31. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- el límite de la indemnización abonable por un daño emergente ocasionado por un retraso en la entrega de las mercancías debería calcularse en función del flete;
- sustituir en el párrafo 2 los puntos suspensivos por “[una vez]”, de forma que el texto dijera “equivalente a [una vez] el flete pagadero por las mercancías retrasadas” (es decir: “equivalente al flete pagadero...”), con miras a volver a examinar dicho texto en un ulterior período de sesiones;
- insertar al comienzo del párrafo 2 las palabras “[Salvo acuerdo en contrario]”, junto con una nota de pie de página en la que se indicara que la cuestión de la autonomía contractual debería ser reexaminada en el marco tanto del proyecto de artículo 19 como del capítulo 19 del futuro convenio. Debería introducirse una disposición del tenor de la enunciada en el párrafo 1 del artículo 7 de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa, con miras a promover una interpretación uniforme del régimen del nuevo instrumento.

Proyecto de artículo 17. Cálculo de la indemnización

32. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 17 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Párrafo 1

Debate general

33. El Grupo de Trabajo apoyó en general el contenido del párrafo 1. Ahora bien, se expresaron ciertas inquietudes de índole formal. Se apoyó la sugerencia de que el texto del párrafo 1 (“el lugar y el momento de la entrega según el contrato de

transporte”) fuera alineado con el texto correspondiente del proyecto de artículo 7, y se expresó cierta preferencia por la fórmula utilizada en este artículo. Se sugirió además que, a la luz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo respecto del proyecto de artículo 16, tal vez procediera examinar la conveniencia de regular por separado el cálculo de los daños ocasionados por todo retraso en la entrega de las mercancías.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de párrafo 1

34. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 1, a reserva de que la Secretaría lo reformulara ajustándolo más al texto del proyecto de artículo 7.

Párrafo 2

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 2

35. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 2.

Párrafo 3

Debate general

36. Se explicó que el párrafo 3 tenía por objeto aclarar lo dispuesto al respecto en las Reglas de La Haya-Visby, cuyo texto no dilucida si el demandante podrá o no reclamar indemnización por concepto de algún daño emergente. En dicho párrafo se faculta a las partes en un contrato de transporte para prever una indemnización de todo daño emergente, a condición de que las partes hayan dado a conocer claramente su intención de indemnizarlo, de conformidad con lo previsto en el proyecto de artículo 88. Se expresó cierta inquietud ante la reglamentación del daño emergente y ante el apoyo que parecía darse en este párrafo al carácter unilateralmente imperativo del régimen del instrumento, deducible de lo actualmente dispuesto en el proyecto de artículo 88, el cual permite que el porteador o una parte ejecutante aumenten por vía contractual el alcance de sus obligaciones y de su responsabilidad.

Conclusiones del Grupo de Trabajo respecto del párrafo 3

37. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 3.

Proyecto de artículo 18. Límites de la responsabilidad

38. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 18 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Párrafo 1

Nivel del límite de la responsabilidad

39. Las delegaciones convinieron en que no había llegado el momento de intercambiar pareceres respecto de cuál sería el nivel apropiado del límite de la responsabilidad que habría de indicarse en el párrafo 1. Se expresaron opiniones a

favor de que se incrementara el nivel establecido por las Reglas de La Haya-Visby, y se dijo que algunos Estados serían partidarios de fijar un límite bajo. Recibió amplia aprobación la sugerencia de que se preparara un estudio sobre el nivel al que se había fijado dicho límite en diversos Estados y en diversas ramas del sector de los transportes. El Comité Marítimo Internacional (CMI) se ofreció a distribuir un cuestionario entre sus miembros para que especificaran el nivel actual del límite aplicable en sus respectivos países a toda reclamación de indemnización marítima, así como todo dato disponible sobre el valor real de la carga. Además, los Estados miembros y observadores asistentes a la reunión convinieron en facilitar a la Secretaría información acerca de los límites de la responsabilidad aplicables en cada ramo del sector de los transportes, así como todas las estadísticas de que dispusieran sobre las sumas efectivamente reclamadas, a fin de facilitar el estudio propuesto. Se sugirió que la Secretaría recabara información de la Organización Marítima Internacional (OMI) respecto de las tasas de inflación y los límites de la responsabilidad aplicables, por ejemplo, en el contexto del Convenio de Atenas.

Procedimiento de enmienda

40. Se propuso insertar en el proyecto de instrumento un procedimiento de enmienda rápida de todo límite de la responsabilidad establecido, a fin de poder reajustarlo sin tener que volver a negociar el instrumento en su totalidad. Se observó que ya se había propuesto un procedimiento de enmienda rápida en los párrafos 11 y 12 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34. Se estimó que también cabría remitirse al procedimiento de enmienda previsto por el Convenio de Atenas. Se apoyó ampliamente la inclusión de un procedimiento de enmienda en el proyecto de instrumento.

Pérdida económica y la fórmula “pérdida concerniente a las mercancías”

41. Se dijo que la expresión “pérdida concerniente a las mercancías” había sido tomada del artículo IV.5. a) de las Reglas de La Haya-Visby, cuya intención era cubrir toda pérdida registrada en el valor de mercado de las mercancías ocasionada por una demora, pero no una pérdida de su valor económico en sí. Se sugirió que si con el proyecto de artículo se pretendía cubrir las pérdidas puramente económicas, tal vez procedería reformular su texto en términos del siguiente tenor: “la responsabilidad del porteador por toda pérdida o daño que sobrevenga a las mercancías o por toda demora en su entrega”. La propuesta de suprimir las palabras “o en relación” (en lo concerniente) recibió cierto apoyo. Se dijo además que los daños económicos habían quedado excluidos de dicha regla por el empleo de la fórmula inicial “a reserva de lo dispuesto en el artículo 16 2)”.

42. Se expresaron dudas respecto de la interpretación de la frase “pérdida o daño en relación con (o concerniente a) las mercancías”, y sobre si convendría suprimirla. Se estimó que con dicha fórmula se trataba de abarcar no sólo todo daño ocasionado a las mercancías sino los daños imputables a otras circunstancias, como errores en la entrega o descripciones falsas de las mercancías consignada en el conocimiento de embarque. Hubo fuerte oposición a que se suprimiera esa fórmula. Se observó que si su intención era la de prever el supuesto de falsedad en la descripción de las mercancías o algún error en su entrega, tal vez procediera colocarla en un artículo aparte que previera algún método distinto para el cálculo de la indemnización. Se observó además que si la interpretación de la fórmula “concerniente a las

mercancías” era correcta, tal vez procediera insertar también tal fórmula en el proyecto de artículo 14 (A/CN.9/WG.III/WP.36). Como se observó en el curso de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, la fórmula “en relación con las mercancías” (o concerniente a las mercancías) aparecía en otros proyectos de artículo, por lo que se recomendó que la Secretaría examinara su empleo (véanse los párrafos 44, 58, 89 y 91 *infra*).

Variante eventual del texto

43. Algunas delegaciones se mostraron partidarias de que se sustituyera el texto del párrafo 1 por la variante reproducida en la nota de pie de página 92 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Conclusiones del Grupo de Trabajo respecto del párrafo 1

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

- el texto del párrafo 1 era en general aceptable;
- se colocara entre corchetes la fórmula “en relación con” (“concerniente a”) en este y en otros proyectos de artículo para que fuera objeto de ulterior examen;
- el CMI y los Estados miembros y Estados observadores asistentes a la reunión del Grupo de Trabajo facilitaran datos a la Secretaría para la preparación de un estudio comparativo sobre el nivel del límite de la responsabilidad por concepto de pérdida o de demora que se preveía en los diversos regímenes de transporte, junto con las estadísticas disponibles sobre el importe de las reclamaciones presentadas;
- la Secretaría tratara de obtener información de la OMI sobre la previsión, en los límites de la responsabilidad, de la tasa eventual de inflación;
- se pidiera a la Secretaría que preparara proyectos de disposición en que se previera un procedimiento de enmienda rápida del límite de la responsabilidad, valiéndose de todo modelo o propuesta ya existente.

Párrafo 2

Debate general

45. Se recordó que el párrafo 2 fue recientemente examinado en detalle (véase A/CN.9/544, párrs. 43 a 50), y que en el Grupo de Trabajo había cierto equilibrio entre el número de delegaciones partidarias de mantener este párrafo y el de las que propugnaban su supresión. Se había decidido entonces colocar su texto entre corchetes en espera de que el Grupo de Trabajo se pronunciara sobre el límite de la responsabilidad que habría de enunciarse en el párrafo 1.

Retraso en la entrega

46. Se sugirió que se tratara la cuestión del retraso en la entrega de las mercancías de modo similar a como se trataba, en el párrafo 2, la cuestión de su pérdida o del daño que se les ocasionara. Ahora bien, se observó que la demora en la entrega ocurrida en el curso de una operación de transporte intermodal estaría en general

bien documentada al irse consignando su traslado de una modalidad de transporte a otra, de tal modo que resultaría menos problemático probar en qué etapa se había registrado la demora que demostrar en cuál de ellas se había producido un daño oculto. A título de respuesta, se sugirió que si se mantenía, en el proyecto de artículo 16, a un nivel bajo el límite de la responsabilidad por el retraso en la entrega, el porteador no se sentiría incentivado para tratar de determinar cuándo ocurrió la demora, salvo que el porteador estuviera sujeto a un límite superior de la responsabilidad por algún otro concepto. No obstante, se argumentó que al porteador le interesaría de hecho determinar en qué etapa del transporte se produjo el retraso, a fin de poder presentar una demanda contra la parte que causó el retraso. Frente a este argumento, se objetó que una regla al respecto resultaría demasiado favorable a los titulares de derechos sobre la carga, al ser a menudo difícil determinar cuál era la causa real del retraso, dado que, por ejemplo, un día de demora en el tramo ferroviario podría suponer que el contenedor perdiera su enlace marítimo. Hubo expresiones de apoyo tanto a favor como en contra de que se enunciara una disposición similar a la del párrafo 2 respecto del retraso en la entrega.

Conclusiones del Grupo de Trabajo respecto del párrafo 2

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

- se mantuviera el texto del párrafo 2 entre corchetes;
- se introdujera una referencia al retraso en la entrega de las mercancías en el texto del párrafo 2, con miras a examinar más adelante esta cuestión.

Párrafo 3

Debate general

48. Se dijo que en el párrafo 3 se reproducía la conocida regla del contenedor enunciada en las Reglas de La Haya-Visby. Se apoyó ampliamente el texto de este párrafo, pero se planteó la cuestión de cómo se aplicaría esta regla en el supuesto de que se estipulara alguna cláusula contractual condicionante. Se sugirió también que esta regla se hiciera extensiva al empleo de paletas como medio auxiliar de transporte, y que, para ello, cabría incluir el concepto de “paletas” en la definición de “contenedor”, dada en el proyecto de artículo 1. Se sugirió además que se estudiara la opción de fijar un límite distinto para los contenedores que sustituyera al límite aplicable en función de los bultos.

Conclusiones del Grupo de Trabajo respecto del párrafo 3

49. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 3 y señaló que tal vez procediera reformular la definición de “contenedor” en el proyecto de artículo 1, a fin de que en ella tuviera cabida el concepto de “paletas”.

Párrafo 4

Debate general

50. El Grupo de Trabajo se mostró en general satisfecho con el párrafo 4. Se observó que el párrafo exigía que la moneda fuera valorada al tipo de cambio aplicable en la fecha del fallo judicial, por lo que no sería posible tratar de sacar provecho, en la aplicación de este párrafo, del valor fluctuante de la moneda considerada. Se preguntó si no procedería suprimir la última oración del párrafo, dado que repetía lo ya dicho en otros convenios y que sólo parecía tener interés histórico. Se sugirió que se hiciera referencia en este párrafo a “la fecha del laudo arbitral” o “a la fecha del laudo arbitral definitivo”. Se pidió, no obstante, cierta cautela al respecto, dadas las consecuencias imprevistas que pudiera tener toda alteración de este texto, que era ya bien conocido.

Conclusiones del Grupo de Trabajo respecto del párrafo 4

51. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 4.

Proyecto de artículo 19. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad

52. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 19 que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Debate general

53. Se apoyó en general el criterio seguido en el proyecto de artículo 19, según el cual el límite de la responsabilidad podría traspasarse en determinadas circunstancias excepcionales. Se estimó que la amplitud de esas circunstancias que debería reconocer el proyecto de instrumento era una cuestión que había que sopesar, teniendo en cuenta la decisión que se tomara con respecto a la suma especificada para esos límites, especialmente de conformidad con los proyectos de artículo 18 y 16. Se dijo que, si se especificaran límites más altos, resultaría justificado hacer que, en la práctica, los límites fueran casi infranqueables.

Referencias al párrafo 2 del artículo 16 y al “retraso en la entrega”

54. Se expresó la opinión de que sería inadecuado equiparar la intención de causar un retraso en la entrega con la de causar una pérdida económica al consignatario. Se explicó que, en algunas prácticas de transporte, eran habituales la “navegación lenta”, la “contratación excesiva” u otras conductas intencionadas del porteador que causaban un retraso en la entrega. El retraso podía deberse también a una decisión náutica intencionada, tomada en interés de la carga, por ejemplo, para esquivar una tormenta. Por ello, debería distinguirse la simple intención de causar un retraso (aceptable en determinadas circunstancias) de la intención de causar un retraso a sabiendas de que probablemente sobrevendría una pérdida económica para el consignatario (situación en que no debería respetarse el límite de la responsabilidad). Se estimó que, al tratar la cuestión del retraso, podría ser necesario hacer la misma distinción, en el proyecto de artículo 19 y en el párrafo 1 del proyecto de artículo 16,

entre, por un lado, el retraso registrado cuando se hubiera estipulado en el contrato el plazo de entrega y, por otro, el retraso no justificable en el caso de no haber habido esa estipulación. Como variante y complemento, se sugirió otro posible párrafo que regulara la cuestión del retraso en la entrega en los siguientes términos:

“Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo ... tendrán derecho a limitar su responsabilidad con arreglo al artículo 16.2) del presente instrumento, ni a un límite superior al estipulado en el contrato de transporte, si el demandante prueba que la pérdida debida al retraso ha sido resultado de un acto u omisión de la persona que reclame un derecho de limitación con la intención de causar esa pérdida debida al retraso, o temerariamente y a sabiendas de que con su acto u omisión sobrevendría probablemente tal pérdida”.

Possible referencia al artículo 17

55. Se expresó la opinión de que debería añadirse a la lista de disposiciones que establecían un límite de la responsabilidad una referencia al artículo 17, ya que ese artículo producía el mismo efecto que un límite de la responsabilidad. Se replicó que el efecto de ese proyecto de artículo no era establecer un límite sino, simplemente, enunciar un método para el cálculo de la indemnización.

Libertad de contratación

56. En cuanto a la posibilidad de que el límite de la responsabilidad resultara totalmente imposible de rebasar a causa de un acuerdo contractual entre las partes (posiblemente mediante una estipulación específica cuando el contrato de transporte se negociara libremente o, en el caso de un contrato de adhesión, mediante una mención en cualquier título de transporte), la opinión general fue que, en los casos de mala conducta premeditada o de comportamiento temerario, esos acuerdos contractuales deberían considerarse contrarios al orden público y no deberían reconocerse en el proyecto de instrumento.

57. Sin embargo, se expresó la opinión de que podría ser necesario hacer una referencia a las cláusulas del contrato de transporte en el artículo 19, a fin de reflejar las condiciones en que un límite de la responsabilidad superior estipulado por acuerdo de las partes (o, en función de las decisiones que habría que tomar con respecto al capítulo 19, un límite inferior) podría rebasarse en circunstancias excepcionales. Se respondió que el caso en que las partes convinieran un límite superior ya quedaba comprendido en el artículo 18, y el supuesto en que se estipulara un límite inferior en un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea (*Ocean Liner Service Agreement (OLSA)*), quedaría probablemente fuera del ámbito del proyecto de instrumento con arreglo al capítulo 19.

“daño sufrido por éstas o relacionado con dichas mercancías”

58. Se estimó en general que las palabras “o relacionado con” debían tratarse como en el proyecto de artículo 18.

“acto u omisión [personal]”

59. Se observó que la obligación de demostrar el acto u omisión personal de la persona que reclamara un derecho de limitación de su responsabilidad (por ejemplo,

el porteador contractual) hacía que el límite de responsabilidad fuera en la práctica casi infranqueable. Se apoyó firmemente la ampliación del alcance del proyecto de artículo 19 para que abarcara el caso en que la conducta premeditada o temeraria fuera de un empleado o agente del porteador contractual. Se sugirió también emplear las palabras “acto u omisión del porteador o de cualquiera de las personas mencionadas en el proyecto de artículo 14 *bis*”. Se plantearon dudas sobre cómo podría demostrarse el acto u omisión “personal” de una empresa.

60. Se apoyó firmemente el mantenimiento de la referencia al acto u omisión personal de la persona que reclamara un derecho de limitación de su responsabilidad, con exclusión de los actos u omisiones de los empleados o agentes de esa persona. Se observó que si se fijaba un límite prácticamente infranqueable, muchas partes podrían abstenerse de presentar demandas. Se señaló también que el propósito del proyecto de instrumento no era crear un régimen subsidiario de la responsabilidad civil que pudiera entrañar graves dificultades con respecto a la posible interacción entre el proyecto de instrumento y el régimen de la responsabilidad aplicable a un subcontratista no marítimo. Era concebible que, con arreglo al régimen de la responsabilidad aplicable al subcontratista, se aplicara un límite de responsabilidad cuando, con respecto al porteador contractual, se traspasara el límite del proyecto de artículo 19. Se sugirió que, si se diera esa situación, sería necesaria una norma simétrica a la del párrafo 2 del proyecto de artículo 18, a fin de garantizar que, cuando un subcontratista cuya conducta hubiera causado el daño estuviera protegido por un límite de responsabilidad infranqueable en virtud del derecho aplicable al margen del proyecto de instrumento, ese límite se hiciera extensivo a la persona responsable en virtud del proyecto de artículo 19. Con respecto al problema planteado acerca del acto u omisión “personal” de una empresa, se señaló que esa “empresa” constituiría normalmente una persona jurídica, y que el concepto de “acto u omisión personal” estaba bien implantado en derecho marítimo y se entendía que abarcaba a los gestores de una persona jurídica. Para paliar el problema, se sugirió sustituir las palabras “acto u omisión personal de” por las palabras “acto u omisión en connivencia con (...) o con el conocimiento de (...)”.

“temerariamente”

61. Se expresó la opinión de que la referencia a la conducta “temeraria” de la persona que reclamara un derecho de limitación de su responsabilidad era poco clara y que daba pie a interpretaciones subjetivas de los tribunales nacionales. Se sugirió que el límite sólo pudiera ser franqueable en los casos de conducta “premeditada o fraudulenta”.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo con respecto al artículo 19

62. Tras el debate, el Grupo de Trabajo decidió que:

- se actualizara la referencia al “artículo 15 3) y 4)”, debiendo decir “artículo 14 *bis*”;
- se mantuvieran entre corchetes las palabras “[o según se estipule en el contrato de transporte,]”, en espera de un ulterior debate sobre el capítulo 19;
- se siguiera debatiendo la cuestión del retraso sobre la base de un proyecto revisado que prepararía la Secretaría para recoger las propuestas arriba mencionadas;

- se mantuviera la palabra “personal”, pero ya sin corchetes;
- la sugerencia de agregar al texto una referencia al artículo 17 tal vez podría requerir un debate ulterior en el contexto del capítulo 19.

Proyecto de artículo 20. Notificación en caso de pérdida, daño o retraso

63. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 20 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Párrafo 1

Finalidad del párrafo 1

64. Una gran mayoría de delegaciones reconoció la utilidad de la presunción establecida en el párrafo 1. Se observó que disposiciones de esa índole habían caracterizado el derecho marítimo desde que, por primera vez, se enunció esa presunción en el párrafo 6 del artículo III de las Reglas de La Haya, y hasta la fecha su aplicación no había creado dificultades de importancia. Se señaló al Grupo de Trabajo que la inclusión de dicha presunción en las Reglas de La Haya había tenido por objeto subsanar la situación en que, cuando no se hubiera notificado la pérdida en el plazo prescrito, quedara totalmente excluida la posibilidad de presentar una demanda por tal pérdida. Con las Reglas de La Haya se había pretendido aclarar que el hecho de que no se presentara la notificación sólo implicaba que el demandante perdería el beneficio de la presunción conforme a la cual el daño sufrido por la carga se había producido durante el período de responsabilidad del porteador, y antes de su entrega al consignatario. Además, una delegación expuso al Grupo de Trabajo, en relación con la aplicación de tal disposición, el siguiente ejemplo: el porteador entregaba las mercancías al agente del consignatario y éste las hacía llegar al consignatario, el cual no las inspeccionaba y no notificaba al porteador ningún daño en el plazo prescrito. En tal caso, el consignatario no podría beneficiarse de la presunción y debería demostrar que el daño sufrido por las mercancías se produjo antes de que éstas fueran entregadas a su agente. Se observó que la presunción beneficiaba tanto al consignatario, que podía invocarla y que no podía estar sujeto a plazos de notificación muy breves impuestos por un contrato de transporte, como al porteador, que recibía oportunamente la notificación del daño y que podía así empezar a reunir pruebas al respecto, mientras estuvieran disponibles.

65. No obstante, se puso en duda la necesidad de mantener en el texto el párrafo 1, dado que no parecía prever consecuencias jurídicas en caso de que no se diera la notificación requerida. Dado que el hecho de dar la notificación, o de no darla, no afectaba al régimen de la carga de la prueba que en el proyecto de artículo 14 sobre la responsabilidad general se imponía, por una parte, al porteador y, por otra, al demandante, se planteó la cuestión de si el párrafo 1 era realmente necesario. Ante el acuerdo de las delegaciones del Grupo de Trabajo sobre la utilidad general de la presunción establecida por el párrafo 1, se decidió tratar de mejorar el enunciado del párrafo 1 y aclarar su aplicación, así como las consecuencias de que no se diera notificación. Se sugirió asimismo que en la futura revisión se aclarara la distinción entre la notificación de la existencia de un daño o una pérdida, lo cual era la

finalidad del párrafo 1, y la presentación de pruebas sobre el daño o la pérdida, lo cual sólo sería necesario ulteriormente, para respaldar una demanda.

66. Con miras a que el texto del artículo revisado reflejara algunas de las opiniones y sugerencias expresadas en los párrafos anteriores, se propuso al Grupo de Trabajo revisar el texto del párrafo 1 con palabras del siguiente tenor:

“1. [El consignatario o una persona que actúe en su nombre deberá dar] [Deberá darse] notificación de la pérdida de mercancías o de los daños sufridos por éstas [o en relación con las mismas], con indicación del carácter general de tales pérdidas o daños, al porteador o a la parte ejecutante que haya entregado las mercancías antes del momento previsto de la entrega o en dicho momento, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, [en un plazo de tres días laborables] [en un plazo razonable] [en un plazo de ... días laborables en el lugar de la entrega] [en un plazo de ... días consecutivos] después de la entrega de las mercancías. [El tribunal, al decidir si el demandante ha cumplido su obligación respecto de la carga de la prueba que le impone el párrafo 1 del artículo 14, [podrá] [deberá] tener en cuenta el hecho de que no se haya dado tal notificación.] No se requerirá dicha notificación en caso de pérdida o de daño que se hayan determinado en una inspección conjunta de las mercancías, llevada a cabo por el consignatario y por el porteador o la parte ejecutante respecto de quien se haya alegado que es responsable.”

67. Algunas delegaciones consideraron que esta versión revisada constituía una mejora por suprimir la presunción que figuraba en la versión original del párrafo 1, y porque recordaba a las partes que el hecho de no dar la notificación podía dificultar la presentación de pruebas sobre sus argumentos. Se observó que el texto que figuraba entre corchetes podría también impedir que los tribunales impusieran otros tipos de sanciones por el hecho de no haber dado la notificación. Sin embargo, otras delegaciones siguieron apoyando el texto original del párrafo 1, en particular por considerar que ese texto era bien conocido y que ya figuraba en otros regímenes del transporte, por lo que los jueces de muchos Estados sabrían cómo aplicarlo. Se formuló una reserva sobre el texto revisado, concretamente acerca de la claridad de las palabras que figuraban entre corchetes, y también por el hecho de que no parecía querer asesorar a los tribunales sobre el modo en que debían evaluarse las pruebas. Además, algunas delegaciones abogaron por la supresión del párrafo 1 en su totalidad.

Plazo para dar la notificación

68. La mayoría de las delegaciones del Grupo de Trabajo estimó que, si se quería mantener el párrafo 1, la expresión “en un plazo razonable” no establecía un plazo apropiado para notificar un daño oculto al porteador o a la parte ejecutante, pues con tales términos no se daba una orientación clara a las partes comerciales. Se señaló que en las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby, el plazo para la notificación era de tres días. Se sugirieron plazos de distinta duración, concretamente de tres, siete, diez y 15 días. Se indicó también que, en cualquier caso, en aras de la equidad, debería fijarse un plazo de días laborables, y no de días consecutivos, particularmente si se optaba por un período de notificación breve.

69. Se formuló la pregunta de si en el plazo de notificación debería hacerse referencia al “lugar de la entrega” o, más bien, al “lugar de la entrega final”. Se

sugirió que el texto dijera: “en el plazo de ... días laborables después de la entrega efectiva”. Se señalaron las posibles dificultades prácticas que plantearía la expiración del plazo de notificación si dicho plazo fuera breve y expirara antes de que un porteador por carretera, que recogiera la carga en el muelle, la entregara al consignatario, particularmente habida cuenta de que sería improbable que dicho porteador por carretera estuviera dispuesto a actuar como agente del consignatario y a desembalar las mercancías para comprobar si había daños ocultos. No obstante, se señaló que esa dificultad sólo se plantearía cuando se tratara de un contrato de transporte de puerto a puerto, y no de puerta a puerta, ya que en esa disposición se pretendía repartir el riesgo de ambigüedades sobre el lugar en que se hubiera producido el daño. Se observó que, en el caso de un contrato de transporte de puerto a puerto, el consignatario debe asumir el riesgo una vez que su agente tenga las mercancías bajo su control, pero, según se señaló, la mayoría de los contratos actuales eran de puerta a puerta, con lo cual ese problema no se plantearía con mucha frecuencia. Esta argumentación recibió apoyo y se observó que ésta era la razón por la cual, en el contexto del proyecto de artículo 9, se había advertido del riesgo que entrañaba incluir en el proyecto de instrumento los contratos de transporte combinados o de tránsito.

70. Otra pregunta que se formuló guardaba relación con la aplicación del párrafo 1 en diversos puertos en los que el porteador debe entregar las mercancías a partes sujetas a control estatal, como a las autoridades aduaneras; en tales casos, ni el porteador ni el consignatario podían prever el tiempo que transcurriría hasta que la carga fuera efectivamente entregada al consignatario. Por consiguiente, se sugirió que el período de notificación enunciado en el párrafo 1 no empezara a correr hasta que el consignatario estuviera físicamente en posesión de la carga.

71. Predominó la opinión de que un plazo de notificación de siete días sería apropiado.

Forma de la notificación

72. Se planteó el inconveniente de que en el párrafo 1 no se especificaba la forma en que debía efectuarse la notificación. Si bien se señaló que, en la mayoría de los casos, las partes enviarían notificaciones escritas a efectos probatorios, independientemente de que se les exigiera hacerlo así, la mayoría de las delegaciones del Grupo de Trabajo consideró preferible que en el texto se especificara que la notificación podría hacerse o bien por escrito, tal como disponía el párrafo 1 del artículo 19 de las Reglas de Hamburgo y el párrafo 6 del artículo III de las Reglas de La Haya, o por medios electrónicos. Se observó que el proyecto de artículo 5, que aún no había sido examinado por el Grupo de Trabajo, disponía que, en virtud del proyecto de instrumento, la notificación debería efectuarse de forma escrita o por medios electrónicos.

Partes que deben enviar y recibir la notificación

73. Se formularon reservas sobre las palabras que figuraban entre corchetes en el sentido de que la notificación debe ser dada por el consignatario o en nombre de éste. Se observó que este requisito, de ser aceptado por el Grupo de Trabajo, podría limitar innecesariamente la categoría de partes que podrían dar notificación de una pérdida o de un daño. Además, se estimó que convendría que no sólo debiera darse

notificación al porteador o a la parte ejecutante, sino también a los agentes del porteador o de la parte ejecutante. Estas sugerencias recibieron cierto apoyo.

74. Se señaló que, en virtud del párrafo 1, la notificación debería darse al porteador o a la parte ejecutante, pero que el sistema de regímenes previsto en el proyecto de instrumento permitía que, para la notificación de una pérdida, un daño o un retraso, pudiera aplicarse otro régimen con respecto al tramo terrestre de un determinado contrato de transporte. Por consiguiente, se consideró apropiado que en el proyecto de artículo 20 se insertara una regla del siguiente tenor: “Se darán también por cumplidos la forma y el plazo prescritos para la notificación de un daño cuando se hayan observado las disposiciones correspondientes que serían aplicables a un contrato de transporte que rigiera el último tramo del transporte”. Algunas delegaciones apoyaron esta propuesta. En cambio, otras delegaciones sostuvieron que la cuestión de los plazos de notificación enunciados en los convenios de transporte terrestre estaba vinculada a sus regímenes de la responsabilidad y que no debería disociarse de ese contexto. Dado que el párrafo 1 tenía consecuencias jurídicas limitadas, no debería contener disposiciones innecesariamente complicadas. Además, si finalmente se optaba por un plazo de notificación de siete días, se contribuiría a evitar confusiones, dado que ese plazo sería similar al que prevén determinados instrumentos que rigen el transporte por carretera, como el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1

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

- el texto original y la revisión propuesta del párrafo 1 se insertaran en el texto entre corchetes con miras a futuros debates;
- se suprimieran las palabras “en un plazo razonable” en la versión original del párrafo 1;
- el plazo de siete días, considerado apropiado, se insertara en la versión original del párrafo 1, poniendo entre corchetes las dos variantes “siete días consecutivos” y “siete días laborables”.

Párrafo 2

Diferencias entre el párrafo 1 y el párrafo 2

76. Se formularon reservas sobre el trato diferente que se da en el párrafo 1 y en el párrafo 2 al hecho de no haber dado notificación. Se sostuvo que el hecho de excluir toda demanda por pérdidas debidas a un retraso por el hecho de no haber notificado la pérdida en el plazo de 21 días era una condición particularmente rigurosa, habida cuenta del hecho de que el porteador ya se beneficiaría del bajo límite de responsabilidad previsto en el párrafo 2 del artículo 16 para los daños ocasionados por un retraso, equivalente a una vez el importe del flete pagadero. Se señaló asimismo que el proyecto de convención ya contenía disposiciones sobre el plazo para la presentación de demandas, y que no sería razonable excluir toda demanda en las circunstancias enunciadas en el párrafo 2. Se respondió que el párrafo 1 se había redactado con miras a regular la notificación de pérdidas no visibles, pero que pudieran detectarse en una inspección de las mercancías, la cual, en interés de todas las partes, debería efectuarse en el plazo más breve posible. En cambio, en la

situación que regulaba el párrafo 2, todas las partes tendrían pronto conocimiento del retraso, pero faltaba información relativa a los daños y perjuicios reclamados a raíz de la pérdida ocasionada por un retraso. Se consideró que el plazo de notificación más largo era razonable, pues permitía determinar la existencia de daños emergentes, que a veces podían ser difíciles de determinar, y dar la correspondiente notificación. Además, se señaló que en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) se regulaba del mismo modo la falta de notificación, en el plazo especificado, de una pérdida ocasionada por un retraso.

“la pérdida” (ocasionada por un retraso)

77. Se sugirió que se requiriera la notificación del retraso, y no la de la pérdida. No obstante, se señaló que las partes no tardarían mucho en enterarse del retraso y que para el porteador lo importante era conocer con certeza las consecuencias jurídicas del retraso y las pérdidas económicas que éste ocasionara y de las que el porteador pudiera ser responsable. Se argumentó que resultaría difícil para el demandante determinar el importe de las pérdidas ocasionadas por el retraso, pero se tomó nota de que lo que se requería era la notificación de la pérdida y no los detalles de la reclamación. Una delegación sugirió que se suprimiera la palabra *such* en la versión inglesa, a fin de dejar claro el contenido de la notificación, o que se hiciera una remisión concreta al párrafo 2 del artículo 16 para poner de relieve que se hacía referencia a las pérdidas económicas. Se estimó que, para indicar que se hacía referencia a la pérdida ocasionada por el retraso, no bastaría con utilizar simplemente, en la versión inglesa, la palabra “loss”. Algunas delegaciones apoyaron la propuesta de que se sustituyeran las palabras “la pérdida” por “la pérdida ocasionada por el retraso”.

“la persona a la que se impute la responsabilidad”

78. Se señaló que, mientras que en el párrafo 1 se preveía la notificación del porteador o de la parte ejecutante, el párrafo 2 exigía que se notificara a “la persona a la que se impute la responsabilidad”. Se argumentó que esas palabras tenían la finalidad de alentar al demandante a decidir pronto a qué parte debería demandar, teniendo presente que podría haber que notificar a numerosas partes, a fin de poner sobre aviso y de dar seguridad a los posibles demandados en tal reclamación. Sin embargo, algunas delegaciones apoyaron la opinión de que con esas palabras podría limitarse inequitativamente la posibilidad de entablar la demanda, dado que no estaba claro si sería posible demandar a una parte a la que no se hubiera dado notificación. Varias delegaciones apoyaron la sugerencia de que se sustituyeran las palabras “a la persona a la que se impute la responsabilidad” por las palabras “al porteador”.

Plazo

79. Se observó que las Reglas de Hamburgo preveían, en el párrafo 5 de su artículo 19, un plazo de 60 días para la notificación de toda pérdida resultante de un retraso. Se consideró que el plazo de 21 días para la notificación era adecuado, pues con él el porteador tenía un margen de seguridad y podía evaluar el alcance de su posible responsabilidad. Se señaló también que el plazo de 21 días, enunciado en el

párrafo 2, coincidía con el plazo que preveía el Convenio CMR para la notificación de pérdidas debidas a un retraso.

“entrega”

80. Se sugirió que en el párrafo 2 se puntualizara que por “entrega” debería entenderse la entrega realizada conforme a lo estipulado en el contrato.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 2

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

- se sustituyera la frase “a la persona a la que se impute la responsabilidad” por las palabras “al porteador”;
- se sustituyeran las palabras “la pérdida” (en inglés, *such loss*) por las palabras “la pérdida ocasionada por un retraso”, velando por la coherencia en la traducción de la palabra “loss” a los otros idiomas.

Párrafo 3

Corrección

82. Se convino en sustituir las palabras “en el presente capítulo” por las palabras “en el presente artículo”.

“notificación dada a la parte ejecutante”

83. Se apoyó la sugerencia de que la segunda vez que se menciona la “parte ejecutante”, en la frase final del párrafo, debería decirse “parte ejecutante marítima”, a fin de tener en cuenta la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo de que la aplicación del proyecto de instrumento se limitara a las partes ejecutantes marítimas. Se consideró que, de no efectuarse ese cambio, se impondría a las partes ejecutantes la carga de recibir la notificación conforme al proyecto de instrumento. Se replicó que ya se desprendía claramente del texto del párrafo que se hacía únicamente referencia a una notificación efectuada en virtud del proyecto de instrumento, y no conforme a algún otro convenio de transporte. Se sostuvo que si se aceptaba la modificación y se hablaba de “parte ejecutante marítima”, debería sustituirse el artículo determinado para que la frase dijera “una” o “alguna” parte ejecutante marítima y que, en tal caso, tal vez ya no serían necesarias las palabras “que entregó las mercancías”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 3

84. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió pedir a la Secretaría que preparara un proyecto revisado de este párrafo, teniendo en cuenta si sería conveniente que en la última frase del párrafo se hiciera referencia a “parte ejecutante marítima” y si deberían efectuarse cambios de redacción al respecto.

Párrafo 4

Debate general

85. Se sugirió que se suprimiera el párrafo 4 y que las disposiciones sobre el acceso a las mercancías y su inspección se dejaran al arbitrio de las partes o en

manos del derecho interno. No obstante, se puso de relieve que esta disposición cumplía un fin importante y que se había extraído de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby, y hubo delegaciones que propugnaron que se mantuviera el párrafo en el texto.

“[para][deberá]”

86. Se sugirió que se suprimiera la variante “[para]” y que se mantuviera en el texto la variante “deberá”, eliminando los corchetes.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 4

87. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió mantener el párrafo 4 en el texto, suprimiendo la variante “[para]” y optando por la variante “deberá”, ya sin corchetes.

Proyecto de artículo 21. Reclamaciones extracontractuales

88. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 21 que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Cuestiones de redacción

89. Se convino en que, en este artículo, se agregara, después de las palabras “parte ejecutante”, la palabra “marítima”. Se señaló además que las palabras “o relacionado con”, examinadas en los párrafos 42 y 58 *supra*, figuraban también en este artículo.

Relación con el párrafo 4 del artículo 15

90. Se estimó que este artículo era una duplicación del párrafo 4 del artículo 15, enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36, y que el artículo 21 debería suprimirse por superfluo. Frente a este argumento se sostuvo que el párrafo 4 del artículo 15 tenía por objeto ofrecer a los empleados y agentes del porteador las salvaguardias del caso Himalaya, en tanto que el proyecto de artículo 21 hacía extensivos a las demandas extracontractuales las excepciones y los límites de la responsabilidad previstos en el proyecto de instrumento.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 4

91. Tras un debate, el Grupo de Trabajo decidió:

- agregar la palabra “marítima” a las palabras “parte ejecutante”;
- pedir a la Secretaría que analizara el párrafo 4 del artículo 15 y el proyecto de artículo 21 para determinar si había una repetición de conceptos y, en caso de que no lo considerara así, estudiara la posibilidad de unificar ambas disposiciones, dada la estrecha relación que guardaban entre sí;

- pedir a la Secretaría que tomara en consideración el presente artículo al examinar, en todo el proyecto de instrumento, las palabras “en relación con las mismas”.

Capítulo 6. Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar

Proyecto de artículo 22. Responsabilidad del porteador

92. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 22 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Reubicación del artículo en el proyecto de instrumento

93. Se convino en general en que, habida cuenta de las deliberaciones del Grupo de Trabajo en su 12º período de sesiones, habría que trasladar el contenido del proyecto de artículo 22 al proyecto de artículo 14.

La excepción por incendio

94. Se apoyó con vehemencia la idea de suprimir la excepción por concepto de incendio. Se sostuvo que en la navegación moderna no era necesario regular de forma específica los supuestos de incendio. Se señaló también que sería particularmente apropiado que dichos supuestos se rigieran por la norma general enunciada en el proyecto de artículo 14, dado que en la mayoría de los casos el porteador estará en mejores condiciones de determinar las causas de un incendio. No obstante, se apoyó también con firmeza la propuesta de mantener la excepción tradicionalmente aplicable a los supuestos de incendio para no alterar el equilibrio general entre los intereses de las partes establecido en el proyecto de instrumento. Se especificó que con la supresión de la excepción por error de navegación ya se había menoscabado ese equilibrio. Se sugirió al respecto que dicha excepción volviera a introducirse en el proyecto de instrumento, al menos para que quedara regulado el error de navegación en que pudiera incurrirse en zonas de practicaje obligatorio (véase A/CN.9/WG.III/WP.28). Esa sugerencia recibió escaso apoyo.

95. Respecto de la forma en que podría enunciarse la excepción en supuestos de incendio, se propuso que se sustituyeran las palabras “por culpa del porteador o con su consentimiento” por la expresión “por culpa del porteador, de sus empleados o de sus agentes”. Se señaló que tal vez cabría examinar la cuestión más a fondo cuando el Grupo de Trabajo se ocupara del proyecto de artículo 14.

Salvamento de bienes en el mar

96. Se expresaron dudas sobre si era conveniente regular el salvamento o la tentativa de salvamento de bienes en el mar del mismo modo que el salvamento o la tentativa de salvamento de vidas en el mar. Muchas delegaciones apoyaron la idea de agregar al texto un criterio de actuación razonable, con palabras como “la adopción de medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar”. Se señaló que el salvamento de bienes en el mar podría entrañar una remuneración considerable para el porteador, sin que ello incidiera directa o automáticamente en las mercancías dañadas.

Tentativa razonable de no perjudicar el medio ambiente

97. En el contexto del debate sobre el salvamento o la tentativa de salvamento de bienes en el mar, se sugirió que en el proyecto de instrumento se previera una causa especial de exoneración cuando hubiera habido una tentativa razonable de no perjudicar el medio ambiente. Esta sugerencia recibió un amplio apoyo.

Riesgos del mar

98. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en general sobre el texto de la norma relativa a los “riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 22

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

- mantener la excepción por incendio en el proyecto de instrumento y examinarla más a fondo en el contexto del proyecto de artículo 14;
- sustituir las palabras “salvamento o tentativa de salvamento de bienes en el mar” por la expresión “medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar”, consignándola tal vez en un apartado independiente;
- introducir en el proyecto de instrumento, tal vez como apartado independiente, una expresión similar a “tentativa razonable de no perjudicar el medio ambiente”;
- pedir a la Secretaría que preparara un proyecto revisado en el que se fundieran en una sola disposición el proyecto de artículo 22 y el proyecto de artículo 14 enmendado por el Grupo de Trabajo en su 12º período de sesiones.

Proyecto de artículo 23. Desviación

100. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 23 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Debate genera

101. Se plantearon dudas acerca de la utilidad que tendría el proyecto de artículo 23 en muchos ordenamientos jurídicos. Sin embargo, se explicó que, con arreglo a la jurisprudencia de ciertos países, era necesario que existiera una disposición análoga a la enunciada en el proyecto de artículo 23, a fin de evitar que la desviación se entendiera como una violación grave de las obligaciones del porteador. Esa explicación satisfizo en general a las delegaciones. Con el fin de que se regulara de manera más exhaustiva el tema de la desviación, se señaló al Grupo de Trabajo una propuesta de revisión del proyecto de artículo 23, enunciada en el párrafo 38 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34. En concreto, la finalidad de esa propuesta era disponer claramente que el porteador sólo podría ser tenido por responsable de una desviación “no justificable” de ruta y que este concepto debería interpretarse únicamente en función de la ruta asignada a un buque marítimo (explotado por el porteador o por una parte ejecutante). Si bien tanto el texto actual del proyecto de artículo 23 como la revisión propuesta obtuvieron apoyo, se estimó

que sería necesario celebrar más consultas antes de poder llegar a un acuerdo sobre el enunciado de la disposición relativa a la desviación.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el artículo 23

102. Tras un debate, el Grupo de Trabajo decidió que, con miras a reanudar el examen del proyecto de artículo 23 en un ulterior período de sesiones, el texto actual del proyecto de artículo y la variante propuesta en el párrafo 38 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34 figuraran entre corchetes en el proyecto de instrumento.

Proyecto de artículo 24. Carga en cubierta

103. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 24 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Párrafo 1

“b) ... contenedores que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de dichos contenedores”

104. Se sugirió que el apartado b) indicara expresamente que los contenedores destinados al transporte en cubierta deberían ser “contenedores cerrados” o “contenedores equipados para el transporte de la carga en cubierta”, dado que el texto de la definición de contenedor, en el proyecto de artículo 1 s), se expresaba en términos demasiado latos para este supuesto. A ello se respondió que se utilizaban de hecho diversos tipos de contenedores semicerrados para el transporte de la carga en cubierta. Se preguntó cuál era la necesidad del texto del apartado b), ya que dicha condición parecía estar implícita en la referencia del apartado c) al transporte en cubierta que “se efectúe ... o de conformidad con la costumbre, los usos o las prácticas del comercio”. Se observó, no obstante, que los dos supuestos descritos en los apartados b) y c) eran necesarios para englobar las diversas prácticas del sector de los transportes que podrían tener distintas consecuencias jurídicas.

“c) ..., siempre que su transporte se efectúe de conformidad con el contrato de transporte”

105. Se preguntó cuál era el acuerdo requerido para autorizar, en un contrato de transporte, que la carga viaje en cubierta y, concretamente, si bastaría con que se consignara una indicación al respecto en el conocimiento de embarque o si sería necesaria una estipulación contractual a dicho respecto. Se estimó que sería preferible dirimir esta cuestión una vez que el Grupo de Trabajo hubiera examinado todo lo relativo a la autonomía contractual.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1

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

- sustituir, en el apartado b), el término “contenedores” por las palabras “contenedores equipados para el transporte de la carga en cubierta”, que se colocarían entre corchetes para ser examinadas más adelante;

- colocar entre corchetes las palabras “en los casos no previstos en los apartados a) o b) del presente artículo”, al comienzo del apartado c);
- colocar entre corchetes el texto, en el apartado c), las palabras “de conformidad con el contrato de transporte”.

Párrafo 2

Debate general

107. Hubo acuerdo general en cuanto a la idoneidad del principio enunciado en la regla del párrafo 2. Se convino asimismo en que las palabras iniciales del párrafo 2 dijieran “... de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 a) o c)”, en vez de “... en los párrafos 1 a) y c)”.

Compatibilidad con la regla del proyecto de artículo 14 en lo relativo a la carga de la prueba y al supuesto de la causa concurrente

108. Se preguntó cuál sería el efecto del párrafo 2 a la luz de lo dispuesto en el proyecto de artículo 14 (A/CN.9/WG.III/WP.36). Se observó que el párrafo 2 se apartaba del proyecto de artículo 14 al trasladar la carga de la prueba, respecto de la causa del daño, al porteador. Pese a ello, se sostuvo que la responsabilidad del porteador por toda pérdida, daño o demora “que sean exclusivamente consecuencia” del transporte en cubierta de las mercancías, podrían plantear un difícil problema en relación con lo dispuesto en la regla relativa a la causa concurrente del párrafo 4 del artículo 14.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 2

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

- corregir el texto del párrafo 2 sustituyendo la conjunción “y” por “o” en la primera frase de dicho párrafo;
- examinar más en detalle la regla del párrafo 2 a la luz del párrafo 4 del artículo 14.

Párrafo 3

Observaciones generales

110. Si bien el contenido del párrafo 3 era en general aceptable, predominó el parecer de que la cuestión suscitada por los derechos de terceros debería ser examinada más en detalle en el marco del capítulo 11 (derecho de control) y del capítulo 12 (transferencia de derechos). Se observó que el debate pendiente sobre la autonomía contractual repercutiría, a su vez, en la cuestión de los derechos de los terceros. Se sugirió que el párrafo 3 fuera también aplicable al supuesto de un tercero que se hubiera fiado de un título de transporte o documento electrónico no negociable, dado que la cuestión debería ser resuelta en función de la confianza depositada en dicho título o documento y no en función de su contenido jurídico.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 3

111. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió que, en cuanto hubiera examinado la cuestión de los derechos de los terceros y el tema de la autonomía

contractual, en el marco general del proyecto de instrumento, volvería a examinar el párrafo 3 en general, así como la cuestión de si esa regla debería ser aplicable al supuesto en que un tercero hubiera depositado su confianza en un título de transporte o documento electrónico no negociable.

Párrafo 4

“si el porteador y el cargador han convenido expresamente”

112. Se preguntó por qué hacía falta que el cargador y el porteador hubieran estipulado expresamente que las mercancías habían de viajar bajo cubierta para franquear el límite de la responsabilidad respecto de todo daño imputable al transporte en cubierta de las mercancías, cuando la norma general era que las mercancías viajaran bajo cubierta salvo en los supuestos descritos en el párrafo 1. Se respondió que únicamente la violación de una estipulación explícita entre las partes en virtud de la cual el contenedor hubiera de viajar bajo cubierta podría dar lugar a la pérdida del derecho del porteador a limitar su responsabilidad, con arreglo al párrafo 4, por haber causado el daño que se hubiera pretendido explícitamente evitar.

“que se deban exclusivamente al hecho de haber sido transportadas en cubierta”

113. Se sugirió que cuando el porteador transportara las mercancías en cubierta pese a haberse expresamente estipulado que las transportara bajo cubierta, todo daño imputable a su transporte en cubierta se considerara fruto de un acto temerario, conforme a lo previsto en el proyecto de artículo 19, con lo cual el porteador quedaría privado del derecho a limitar su responsabilidad. Se propuso, por ello, que se suprimiera la frase “que se deban exclusivamente al hecho de haber sido transportadas en cubierta”. Esta propuesta recibió apoyo.

114. Ahora bien, varias delegaciones estimaron que un comportamiento doloso o temerario, que era lo que regulaba el proyecto de artículo 19, difería notablemente del supuesto regulado en el párrafo 4, a saber, la intencionalidad del acto causante de la pérdida o del daño. Se citó, a título de ejemplo, el supuesto en que se produjera la pérdida de un buque en su totalidad, lo que, en principio, no debería dar lugar a que el porteador se viera privado del límite de su responsabilidad respecto de la carga transportada en cubierta, dado que, en dicho supuesto, no habría un vínculo causal directo entre el hecho indebido de que la carga viajara sobre cubierta y la pérdida de la carga. Algunas delegaciones apoyaron la sugerencia de que se mantuviera el texto del párrafo 4 en su forma actual.

115. Una tercera propuesta presentada fue la de suprimir únicamente la palabra “exclusivamente”. Cabía prever que con esa enmienda se ampliaría el alcance potencial de la responsabilidad del porteador, reconociéndose así la gravedad del incumplimiento por el porteador de su acuerdo explícito de transportar las mercancías bajo cubierta. Esta propuesta recibió también apoyo de varias delegaciones.

Supresión del párrafo 4

116. Se hizo una cuarta propuesta consistente en que se suprimiera el párrafo 4 en su totalidad, particularmente si era correcto que la regla del artículo 19 abarcaba los

supuestos regulados en el párrafo 4. Esta propuesta obtuvo bastante menos apoyo que las tres anteriores respecto de este párrafo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del párrafo 4

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

- colocar la palabra “expresamente” entre corchetes;
- colocar entre corchetes la frase “que se deban exclusivamente al hecho de haber sido transportadas en cubierta”;
- colocar también la palabra “exclusivamente” entre corchetes;
- poner todo el párrafo 4 entre corchetes;
- era preciso reanudar el examen del párrafo 4 en un futuro período de sesiones y estudiar con mayor detenimiento la relación entre la regla enunciada en este párrafo y lo dispuesto en el proyecto de artículo 19.

Capítulo 7. Obligaciones del cargador

Proyecto de artículo 25

118. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 25 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/XIII/WP.32.

“[A reserva de las estipulaciones del contrato de transporte,]”

119. Según la opinión general de las delegaciones, en el proyecto de artículo 25 habría que hacer referencia al contrato de transporte. No obstante, a juicio de una delegación, la referencia que se hacía a dicho contrato en el texto actual no se había insertado en el lugar adecuado. Según se argumentó, el cargador y el porteador podían convenir en eludir la obligación de entregar las mercancías preparadas para el transporte cuando, por ejemplo, el porteador conviniera en utilizar su equipamiento para situar las mercancías del cargador de forma que quedaran dispuestas para el transporte, sin que el cargador quedara dispensado de su obligación de preparar las mercancías de modo que pudieran resistir el transporte previsto. Por consiguiente, se estimó que deberían suprimirse las palabras que figuraban entre corchetes y que, después de las palabras “el cargador entregará las mercancías preparadas para el transporte”, deberían agregarse las palabras, “salvo acuerdo en contrario, y”. Las delegaciones no formularon reservas concretas sobre esta sugerencia, siempre y cuando, al introducirla en el texto, no se menoscabara la intención de las palabras que inicialmente figuraban entre corchetes en el proyecto de artículo. En este mismo orden de ideas, se propuso que se suprimieran las palabras que figuraban entre corchetes, pero que, después de la frase inicial del proyecto de artículo 25 (“el cargador entregará”), se insertaran las palabras que se empleaban en el proyecto de artículo 10 relativo a las obligaciones del porteador (“de conformidad con las cláusulas del contrato del transporte”).

120. Se sugirió que se suprimieran totalmente las palabras que figuraban entre corchetes en el proyecto de artículo 25, a fin de que no cupiera inferir que era posible incrementar las obligaciones del cargador mediante un acuerdo contractual.

No obstante, las delegaciones apoyaron firmemente el texto del actual proyecto de artículo y el principio enunciado en las palabras que figuraban entre corchetes.

Disposiciones sobre la seguridad y el medio ambiente

121. Se sugirió que en el proyecto de artículo 25 se tuvieran en cuenta las disposiciones que ya regían en diversos Estados la seguridad de los transportes insertando palabras como “sin perjuicio de las reglamentaciones de seguridad”. Se formuló una propuesta similar con respecto a la protección del medio ambiente.

Segunda frase del proyecto de artículo 25

122. Se propuso que se suprimiera la segunda frase del proyecto de artículo 25 por estimarse que repetía innecesariamente las obligaciones del cargador ya enunciadas en la primera frase. Sin embargo, se sostuvo que, si bien podría ser conveniente mejorar el enunciado de la segunda frase, la cuestión de los contenedores, que se regulaba en dicha frase, constituía una obligación distinta que debería seguir figurando en el proyecto de artículo. Este punto de vista recibió apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 25

123. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió:

- mantener el proyecto de artículo 25 en el proyecto de instrumento;
- mantener en el texto el principio, que figuraba entre corchetes, en virtud del cual las obligaciones del cargador deberían estar sujetas a las estipulaciones del contrato de transporte, suprimiendo los corchetes; no obstante, el Grupo de Trabajo consideró que convendría que la Secretaría estudiara una posible revisión de esta disposición formulándola en términos apropiados y adecuándola a las observaciones y sugerencias hechas durante el debate;
- encomendar a la Secretaría que estudiara la forma de mejorar el enunciado de la segunda frase sin alterar su significado.

Proyecto de artículo 26

124. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 26 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Debate general

125. Varias delegaciones sugirieron que se suprimiera el proyecto de artículo 26, o que se suprimieran a la vez los proyectos de artículo 25 y 26. Se sugirió también que el texto de los artículos 26 y 28 se fundieran en un solo artículo. Predominó el parecer de que debía mantenerse el contenido del proyecto de artículo 26, que servía para complementar mejor las obligaciones impuestas al cargador en el proyecto de artículo 25.

Lugar adecuado de inserción del artículo en el proyecto de instrumento

126. Por las razones que ya se expusieron en el noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo, se expresaron dudas respecto de si procedía colocar el proyecto de artículo 26 en un capítulo referente a las obligaciones del cargador (véase A/CN.9/510, párrs. 149 a 151). Prevalció la opinión de que el proyecto de artículo 26 figuraba en el lugar adecuado para servir de complemento lógico de lo dispuesto en el proyecto de artículo 25. A fin de paliar la sensación de incoherencia que puede dar la inclusión de una regla relativa a una obligación del porteador en un capítulo referente a las obligaciones del cargador, las delegaciones acordaron en general encabezar cada artículo del capítulo 7 con un título. Se sugirió que se reformulara el título del propio capítulo 7 para que dijera “Obligaciones del cargador y asuntos complementarios”.

“previa petición de”

127. Si bien se expresó el parecer de que el proyecto de artículo 26 enunciaba las obligaciones desde un ángulo excesivamente subjetivo (por ejemplo, al hablar de “las instrucciones que sean razonablemente necesarias o importantes para el cargador”), las deliberaciones se centraron en la cuestión de si el porteador había de facilitar información “previa solicitud” del cargador.

128. Varias delegaciones apoyaron la supresión de las palabras “previa solicitud”. Se explicó que cabía esperar del porteador que tomara la iniciativa de facilitar al cargador toda información “razonablemente necesaria” en función del tipo de cargamento. Se respondió que el porteador no sabría necesariamente de qué tipo de carga se trataba y que, dada la onerosa responsabilidad con que el artículo 29 penalizaba todo incumplimiento del proyecto de artículo 26, la obligación del porteador, prevista en el artículo 26, sólo debería ser exigible cuando mediara una solicitud expresa del cargador. Como posible variante de la fórmula “previa petición de”, se sugirió introducir en el proyecto de artículo 26 palabras del tenor de las del artículo 27, como “salvo que el porteador pueda razonablemente suponer que el cargador ya conoce esos datos”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 26

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

- encomendar a la Secretaría propuestas de epígrafes o títulos para los proyectos de artículo del capítulo 7;
- mantener el contenido del proyecto de artículo 26 en el capítulo 7, junto con las palabras “previa petición de” para proseguir su examen en un ulterior período de sesiones;
- destacar la posible conveniencia de examinar más detenidamente la variante sugerida más arriba.

Proyecto de artículo 27

130. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 27 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Debate general

131. Se apoyó la supresión del apartado c) que, según se dijo, tenía poco en común con el contenido de los apartados a) y b) o con las obligaciones del cargador. Se adujo, en apoyo de la enmienda, que las cuestiones tratadas en el apartado c) habían quedado suficientemente resueltas en los capítulos 8 (documentación) y 10 (designación del consignatario). Sin embargo, se instó al Grupo de Trabajo a que obrara con suma cautela antes de suprimir una disposición inspirada en las Reglas de La Haya, que abordaba una cuestión que tal vez no estuviera suficientemente regulada en los capítulos 8 y 10. Se convino en general en que tal vez procediera volver a examinar, en un futuro período de sesiones, la posible relación entre el contenido del apartado c) y lo dispuesto en los capítulos 8 y 10.

132. Se apoyó también la opinión de que la última frase del apartado c) (“a menos que el cargador pueda razonablemente suponer que el porteador ya conoce esos datos”) fuera aplicable a los apartados a) y b). Respecto del apartado b) predominó, no obstante, el parecer de que la obligación, en él enunciada, de facilitar instrucciones exactas y la documentación necesaria para el cumplimiento de todo reglamento aplicable y de todo otro requisito impuesto por las autoridades públicas no tenía el mismo carácter que la obligación de facilitar información con arreglo al apartado a), por lo que se debía evitar toda ambigüedad respecto de las consideraciones de orden público de derecho interno en que se basaba el apartado b); por estas razones, las obligaciones del apartado a) no deberían hacerse depender de lo que pudiera saber o no saber el porteador.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 27

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

- considerar aceptable la estructura general del proyecto de artículo 27;
- mantener el texto actual del proyecto de artículo, así como el de sus tres apartados, con miras a proseguir su examen en un futuro período de sesiones;
- agregar, al final del apartado a), las palabras “a menos que el cargador pueda razonablemente suponer que el porteador ya conoce esos datos”.

Proyecto de artículo 28

134. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 28 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Supresión del proyecto de artículo 28

135. Con objeto de simplificar el texto del proyecto de instrumento, se sugirió que se suprimiera el proyecto de artículo 28 y que su propósito fundamental (es decir, que la información, las instrucciones y la documentación que el cargador y el porteador intercambien sean exactas y completas y que se faciliten en su debido momento) se plasmara directamente en los proyectos de artículo 26 y 27. Si bien una delegación opinó que el requisito de una información exacta y completa ya estaba implícito en la obligación de proporcionar esa información, enunciada en los

proyectos de artículo 26 y 27, un gran número de delegaciones estimó que, por razones prácticas y habida cuenta de los frecuentes casos de presentación falsa de la información y documentación sobre el transporte, podría ser necesario, en ambos proyectos de artículo, enunciar explícitamente el requisito de presentar información, instrucciones y documentación “exactas y completas”.

136. Numerosas delegaciones se declararon partidarias de que se simplificara el proyecto de instrumento suprimiendo el proyecto de artículo 28. No obstante, se expresaron dudas sobre el significado de la obligación de proporcionar información e instrucciones “exactas y completas”. Se explicó que podría plantearse un conflicto, por ejemplo, entre el requisito subjetivo de que las instrucciones fueran “razonablemente necesarias o importantes para” el cargador o el porteador y la idea más objetiva de que dichas instrucciones fueran “completas”. Se convino en general en que tal vez resultara necesario volver a examinar la cuestión cuando se haya aclarado la naturaleza de las obligaciones del cargador y del porteador en los proyectos de artículo 29 y 30.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 28

137. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió:

- suprimir el proyecto de artículo 28 y mencionar en el proyecto de artículo 26 que el cargador deberá proporcionar la información y las instrucciones “en su debido momento” y que “la información y las instrucciones facilitadas deberán ser exactas y completas”, así como enmendar el proyecto de artículo 27 para que dijera que el cargador debería proporcionar al porteador “en su debido momento, la información, las instrucciones y la documentación exactas y completas ...”;
- poner entre corchetes las mencionadas enmiendas de los proyectos de artículo 26 y 27 con miras a la reanudación de las deliberaciones al respecto una vez que el Grupo de Trabajo haya examinado las obligaciones del cargador y del porteador previstas en los proyectos de artículo 29 y 30.

Proyectos de artículo 29 y 30

138. El Grupo de Trabajo examinó el texto de los proyectos de artículo 29 y 30 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Propuesta de revisión de los proyectos de artículo 29 y 30

139. Se propuso sustituir el texto de los proyectos de artículo 29 y 30 por una disposición redactada en términos como los siguientes:

- “1. A reserva de lo dispuesto en los artículos 25, 27 y 28, el cargador será responsable de todo daño o pérdida que sufra el porteador o un subcontratista del porteador que sea consecuencia de un acto premeditado o doloso del cargador o de la negligencia de éste;

2. Si el cargador entregó al porteador o a un subcontratista del porteador mercancías peligrosas sin haberles informado de su peligrosidad ni de las medidas de seguridad requeridas, y si el porteador no tuvo conocimiento, por algún otro medio, de la peligrosidad de dichas mercancías ni de las medidas de seguridad requeridas, el cargador deberá responder de todo daño o pérdida que haya sufrido el porteador.”

140. Se dijo, a título explicativo, que el cargador debe responder de todo daño que ocasione al porteador y que sea consecuencia de una falta o negligencia suya. Se dijo que el texto sugerido trataba de equilibrar las respectivas obligaciones del porteador y del cargador. La regla enunciada en el párrafo 2 propuesto tenía por objeto imponer al cargador una responsabilidad objetiva (sin necesidad de culpa) por el mero hecho de no haber informado al porteador de la peligrosidad de determinadas mercancías. En cuanto a las obligaciones del cargador frente al consignatario y a la parte controladora, se sugirió hacer remisión, a dicho respecto, ya sea a lo estipulado por las partes en su contrato, ya sea a toda otra norma que fuera por lo demás aplicable al margen del proyecto de instrumento. Se observó que el nuevo texto propuesto partía de la hipótesis de que toda disposición referente a la responsabilidad del porteador en el marco del texto actual de los proyectos de artículo 29 y 30 debería ser examinada de nuevo (y su contenido tal vez ampliado) en el contexto de las disposiciones del proyecto de instrumento que se ocupan, en términos más generales, de las obligaciones del porteador. Se expresó la opinión de que si el porteador incumplía la obligación que le impone el artículo 26, no debería sancionársele declarándolo responsable sino privándolo del derecho a invocar el artículo 25.

141. Si bien hubo acuerdo general sobre la necesidad de mejorar el texto de la revisión propuesta, en particular para evitar ambigüedades respecto de la identidad del “subcontratista del porteador”, el Grupo de Trabajo adoptó dicho texto como base para sus deliberaciones.

Principio de la responsabilidad del cargador en función de la culpa que le sea imputable

142. Se apoyó firmemente el principio de que el régimen de la responsabilidad aplicable al cargador se basara en general en la culpa que le fuera imputable, reflejando así el régimen de la responsabilidad del porteador con arreglo al proyecto de instrumento. Respecto de cuáles serían los supuestos que cabría exceptuar de dicha regla general y en los que cabría imponer una responsabilidad objetiva al cargador se citaron los siguientes:

- los supuestos descritos en el apartado c) del proyecto de artículo 27 (falta de los datos requeridos por el porteador para emitir los títulos de transporte), para los que ya estaba prevista la regla de la responsabilidad objetiva en el artículo III.5 de las Reglas de La Haya-Visby;
- los supuestos descritos en el apartado b) del proyecto de artículo 27 (falta de los datos requeridos para que el porteador pueda cumplir todo reglamento aplicable o todo requisito impuesto por las autoridades públicas).

143. En cuanto a la formulación de dichas excepciones, se opinó en general que tal vez procediera modificar las palabras iniciales del párrafo 1 propuesto (“a reserva

de los artículos 26, 27 y 28”), no sólo para precisar mejor los supuestos exceptuados sino también para aclarar que, para ser tenido como objetivamente responsable a tenor de esta disposición, el cargador debería haber incumplido su obligación de facilitar al porteador la información, las instrucciones o los documentos requeridos.

Responsabilidad del cargador frente al consignatario o a la parte controladora

144. Por las razones aducidas, por los autores del texto revisado propuesto, para sustituir a los proyectos de artículo 29 y 30, algunas delegaciones fueron partidarias de que no se tratara de regular la responsabilidad del cargador frente al consignatario. Se expresó, no obstante, el parecer de que convendría que el régimen de la responsabilidad del cargador fuera fiel reflejo de la estructura del régimen de la responsabilidad del porteador, por lo que tal vez procediera volver a examinar, en una etapa ulterior, la cuestión de la responsabilidad frente al consignatario y a la parte controladora.

Responsabilidad conjunta o solidaria

145. Se apoyó el mantenimiento del párrafo 3 de la variante B del texto inicial del artículo 29 para proseguir su examen en alguna etapa ulterior al tratar del tema de la responsabilidad solidaria, que no se abordaba en el nuevo texto propuesto. Se sugirió que, de mantenerse en el proyecto de instrumento una disposición sobre la responsabilidad solidaria de dos o más partes, tal vez haría falta prever también una disposición por la que se regulara el ejercicio de toda acción de repetición o de resarcimiento de una parte frente a la otra.

Mercancías peligrosas

146. Respecto del contenido de la propuesta por la que se prevé que el cargador sea tenido por objetiva o estrictamente responsable de informar al porteador de la peligrosidad de las mercancías y de toda medida de seguridad requerida al respecto, se objetó que la regla propuesta tal vez fuera innecesaria y que sus consecuencias pudieran ser inciertas, imprevisibles y excesivamente gravosas para el cargador, particularmente a la luz de la jurisprudencia registrada en varios países, conforme a la cual ciertas mercancías que no se hubieran conceptualizado como peligrosas antes de su transporte, podían ser ulteriormente declaradas peligrosas por los tribunales, por la sola razón de que habían causado daños. Se expresó el parecer de que la cuestión de las mercancías peligrosas había sido suficientemente regulada en el proyecto de instrumento, por ejemplo en los proyectos de artículo 27 y 12, que acertadamente evitaban recurrir al empleo de la expresión “mercancía peligrosa”. Según otros pareceres cabría regular la cuestión de las mercancías peligrosas mediante una remisión al párrafo 2 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo o imponiendo al cargador, en el marco del proyecto de artículo 27, la obligación de informar al porteador de la peligrosidad de las mercancías.

147. El debate se centró en la definición de mercancías peligrosas. Se opinó en general que de mantenerse en el instrumento una disposición explícitamente referida al concepto de mercancías peligrosas, convendría introducir en su texto una definición de las mismas. La única referencia al respecto parecía ser la de la definición dada en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP), pero se expresaron muchas dudas sobre

la conveniencia de introducir esa definición en un instrumento de derecho mercantil internacional. Algunas delegaciones se mostraron favorables a que, en la definición que se formulara, se regulara la cuestión de las mercancías que se hubieran vuelto peligrosas en el curso del viaje.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre los proyectos de artículo 29 y 30

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

- trasladar a otra parte del instrumento los aspectos de los proyectos de artículo 29 y 30 relativos a la responsabilidad del porteador, a fin de proseguir su examen en el marco de las disposiciones que regulaban en concreto las obligaciones del porteador;
- reformular en su totalidad el texto de los proyectos de artículo 29 y 30 para reflejar el principio general de que el cargador sólo podía incurrir en responsabilidad cuando hubiera cometido alguna falta;
- aceptar excepciones a ese principio general y la aplicación de una regla de responsabilidad estricta u objetiva en los casos en que el cargador no hubiera cumplido los requisitos enunciados en los apartados b) y c) del proyecto de artículo 27; dichas excepciones deberán figurar en el texto entre corchetes;
- como variante suplementaria, introducir también en el texto una disposición similar al artículo III.5 de las Reglas de La Haya;
- mantener el texto del párrafo 3 de la variante B del proyecto de artículo 29 (A/CN.9/WG.III/WP.32) a fin de poder proseguir su examen en un ulterior período de sesiones;
- insertar, en la parte más adecuada del proyecto de instrumento, una disposición que abordara expresamente la cuestión de las mercancías peligrosas, inspirada en el principio de que el cargador sería estricta u objetivamente responsable de toda deficiencia o error en la descripción facilitada de dichas mercancías;
- definir en términos latos el concepto de “mercancías peligrosas”; se pidió a la Secretaría que al formular la definición, tuviera en cuenta los textos de los convenios internacionales ya en vigor en materia de transportes y que abordara la cuestión de las mercancías que pasaran a ser peligrosas en el curso del viaje.

Proyecto de artículo 29 *bis*

149. El Grupo de Trabajo examinó la propuesta de introducción de un proyecto de artículo 29 *bis* en el proyecto de instrumento (A/CN.9/WG.III/WP.34, párr. 43).

Causalidad

150. La amplitud del alcance del proyecto de artículo 29 *bis* suscitó observaciones. Se sostuvo que el porteador sólo debería quedar exonerado de responsabilidad cuando la pérdida de mercancías, el retraso en su entrega o el daño sufrido por ellas

se debiera a una declaración importante del cargador que no se ajustara a la realidad. Se observó que el hecho de que en el proyecto de artículo propuesto no se estableciera un nexo de causalidad no era innovador, y se hizo referencia a la disposición correspondiente del artículo IV.5.h de las Reglas de La Haya-Visby. Predominó la opinión de que el proyecto de artículo 29 *bis* contenía una disposición ya conocida que regulaba una cuestión importante y que debería insertarse entre corchetes en el proyecto de instrumento, a fin de reflejar las reservas formuladas respecto de la causalidad.

Retraso

151. Se formularon reservas sobre la inclusión en el proyecto de artículo 29 *bis* de los daños resultantes de un retraso, especialmente teniendo en cuenta que la disposición correspondiente de las Reglas de La Haya-Visby no regulaba los daños imputables a un retraso. Entre las delegaciones predominó la opinión de que el hecho de que se insertara la propuesta entre corchetes reflejaría también el hecho de que se habían formulado objeciones respecto de la inclusión de los daños derivados de un retraso.

Lugar más adecuado del proyecto de instrumento para insertar el proyecto de artículo 29 bis

152. Según una delegación, convendría preguntarse si el proyecto de artículo 14 ya regía el supuesto de declaraciones falsas del cargador sobre cuestiones importantes. Se convino en pedir a la Secretaría que estudiara el proyecto de artículo 14 al decidir en qué disposición del proyecto de instrumento resultaría más adecuado insertar el proyecto de artículo 29 *bis*.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 29 bis

153. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió:

- insertar el texto del proyecto de artículo 29 *bis* entre corchetes en el proyecto de instrumento;
- estudiar en un futuro período de sesiones las cuestiones del nexo de causalidad entre la exoneración de responsabilidad del porteador y las declaraciones falsas del cargador y de la inclusión en el texto de los daños derivados de un retraso;
- encomendar a la Secretaría que examinara la posibilidad de insertar el proyecto de artículo 29 *bis* en el capítulo 5, relativo a la responsabilidad del porteador.

Proyecto de artículo 31

154. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 31 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Debate general

155. Se recordó al Grupo de Trabajo que el proyecto de artículo 31 pretendía regular, de las tres posibles categorías de cargadores (el cargador en virtud de la documentación, el cargador contractual y el cargador que desempeñaba efectivamente esta función), la situación del vendedor FOB que figurara como cargador en el título de transporte (véanse los documentos A/CN.9/510, párr. 164, y A/CN.9/WG.III/WP.21, párrs. 118 a 122). Se señaló además que, en general, esta disposición tenía la finalidad de reflejar lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 36, relativo a la identidad del porteador, por lo que se señaló que tal vez convendría armonizar dicho párrafo con el proyecto de artículo 31. Se convino en general en que el supuesto más problemático que podría plantear el proyecto de artículo 31 sería el de que se presentara una solicitud para modificar el nombre del cargador en el título de transporte. Además, se decidió también que sería conveniente analizar la cuestión más detenidamente para determinar si la situación en que no se mencionaba la identidad del cargador en el título de transporte se daba con la suficiente frecuencia para justificar el examen de esta disposición.

“quedará sujeta a las responsabilidades y obligaciones impuestas al cargador”

156. Varias delegaciones preguntaron si el proyecto de artículo 31 tenía por objeto traspasar las responsabilidades y obligaciones del cargador contractual al cargador que lo fuera en virtud de la documentación o al que efectivamente desempeñara la función de cargador, o si el proyecto de artículo pretendía que hubiera una responsabilidad mancomunada. Se respondió que el propósito del proyecto de artículo 31 no era exonerar de esas obligaciones y responsabilidades al cargador contractual e imponerlas al que fuera cargador en virtud de la documentación, sino imponerlas a éste además de a aquél. También se expresaron dudas sobre si era apropiado que el cargador en virtud de la documentación estuviera sujeto a todas las obligaciones y responsabilidades impuestas al cargador contractual. Se estimó que tal vez sería preferible aplicar únicamente el proyecto de artículo 31 en los casos en que se desconociera la identidad del cargador contractual, pero asegurando que el cargador en virtud de la documentación incurriera en responsabilidad si proporcionaba información falsa o inexacta, independientemente de si se conociera o no la identidad del cargador contractual. Entre las delegaciones predominó la opinión de que deberían mantenerse las palabras “quedará sujeta a las responsabilidades y obligaciones impuestas al cargador”, pero entre corchetes, con miras a examinarlas ulteriormente teniendo en cuenta los argumentos aducidos en el contexto de este proyecto de artículo.

“acepta el título de transporte o el documento electrónico”

157. Se planteó el problema de la imprecisión de la palabra “acepta”, que podía dar pie a una interpretación demasiado amplia del proyecto de disposición. Si bien se observó que la palabra “acepta” reflejaba con exactitud la situación en que el cargador que lo fuera en virtud de la documentación pasara a ser el primer tenedor en el caso de títulos negociables, se estimó que tal vez sería preferible emplear la palabra “recibe”, pues plantearía menos problemas. Entre las delegaciones predominó la opinión de que en el texto de la disposición deberían figurar entre corchetes las palabras “acepta” y “recibe” como posibles variantes.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 31

158. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió:

- considerar aceptable la finalidad general del proyecto de artículo 31, aunque sería preciso estudiar más a fondo el ámbito exacto de aplicación de la disposición y plantearse la cuestión de si debería limitarse a constituir una regla supletoria cuando se desconociera la identidad del cargador contractual;
- poner entre corchetes, en el texto del proyecto de artículo, las palabras “quedará sujeta a las responsabilidades y obligaciones”;
- poner entre corchetes la palabra “acepta”, junto con la variante “recibe”, con miras a futuras deliberaciones sobre el proyecto de disposición.

Proyecto de artículo 32

159. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 32 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Debate general

160. Se convino en que era necesario que el proyecto de instrumento contuviera una disposición como la del proyecto de artículo 32. Se observó que el proyecto de artículo 32 se había formulado con la intención de que concordara con el párrafo 3 del artículo 15 (A/CN.9/WG.III/WP.36) relativo a la responsabilidad de una parte ejecutante por los actos y las omisiones de toda persona en la que hubiera delegado el cumplimiento de alguna de las obligaciones que imponía al porteador el contrato de transporte, y que, de hecho, los términos empleados en ambas disposiciones eran prácticamente idénticos. Se expresaron ciertas dudas sobre las personas que cabría enumerar en el proyecto de artículo 32, pero se consideró que, con las palabras “cualquier persona en la que [el cargador] haya delegado el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones enunciadas en el presente capítulo”, ya quedaba suficientemente clara la categoría de personas a las que era aplicable el artículo. También se puso en duda que el proyecto de artículo 32 fuera lo suficientemente claro en lo relativo a la regla general de que la responsabilidad del cargador debería basarse en una falta o culpa; no obstante, se estimó que las palabras “como si fueran sus propios actos u omisiones” ya describían con suficiente claridad el concepto en función del cual habría de evaluarse la responsabilidad. Entre las delegaciones predominó la opinión de que el proyecto de artículo 32 debería mantenerse en su forma actual.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el proyecto de artículo 32

161. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió:

- considerar aceptable la estructura general del proyecto de artículo 32 y mantener su texto actual en el proyecto de instrumento para futuros debates;

- examinar en un futuro período de sesiones los problemas planteados por la relación que guardaba el proyecto de artículo 32 con el párrafo 2 del artículo 11 y con el proyecto de artículo 29 *bis*.

Capítulo 9. Flete

162. El Grupo de Trabajo examinó el texto del capítulo 9 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

Debate general

163. Se estimó que las disposiciones del capítulo 9, relativo al flete, eran normas de carácter no imperativo que regían cuestiones puramente comerciales, por lo que debería suprimirse dicho capítulo. Frente a este argumento se observó que, si bien el capítulo 9 no revestía carácter imperativo, sus disposiciones podrían ser útiles para colmar las eventuales lagunas de los acuerdos celebrados entre las partes comerciales. Se señaló asimismo que, de hecho, algunas de las disposiciones del capítulo 9 no trataban únicamente de la cuestión del flete; concretamente, el párrafo 2 del artículo 43 regulaba la extinción de las obligaciones del cargador y la transferencia de derechos; la disposición relativa al “flete pagado de antemano”, enunciada en las dos primeras frases del párrafo 1 del artículo 44, tenía por objeto ofrecer salvaguardias y claridad a los terceros que fueran tenedores de un título de transporte; y con el proyecto de artículo 45 se pretendía dar cierta uniformidad a la cuestión de los derechos de retención. Se propuso que, dado que en esas disposiciones se enuncian importantes reglas que sólo trataban accesoriamente del flete, convendría que siguieran figurando en el proyecto de instrumento para examinarlas ulteriormente, a pesar del deseo general de suprimir todo el capítulo relativo al flete. Las delegaciones en general se adhirieron a este criterio, salvo en lo relativo al proyecto de artículo 45 que, según se argumentó, era demasiado complejo y regulaba una cuestión demasiado amplia sobre la que sería difícil acordar legislación uniforme, por lo que debería dejarse en manos del derecho interno aplicable. Predominó la opinión de las delegaciones partidarias de suprimir el capítulo 9 en su totalidad, pero se convino en general en mantener en el proyecto de instrumento el párrafo 2 del proyecto de artículo 43 y las dos primeras frases del párrafo 1 del proyecto de artículo 44 (insertando dichos textos en algún otro capítulo del proyecto de instrumento), a fin de que el Grupo de Trabajo pudiera examinarlos ulteriormente.

Conclusiones del Grupo de Trabajo sobre el capítulo 9

164. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió suprimir el capítulo 9. El párrafo 2 del proyecto de artículo 43 y las dos primeras frases del párrafo 1 del proyecto de artículo 44 deberán mantenerse, entre corchetes, en el proyecto de instrumento, y la Secretaría deberá insertar esos textos en la parte más adecuada del proyecto de instrumento, a fin de poder examinarlos en un futuro período de sesiones.

III. Otros asuntos

Calendario para el 14º período de sesiones

165. Se observó que a reserva de que lo aprobara la Comisión en su 37º período de sesiones (Nueva York, 14 a 25 de junio de 2004), el Grupo de Trabajo celebraría su 14º período de sesiones en Viena, en el Centro Internacional de Viena, del 29 de noviembre al 10 de diciembre de 2004.

Planificación de su futura labor

166. Con el fin de poder estructurar sus deliberaciones sobre las disposiciones restantes del proyecto de instrumento, el Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa provisional para ultimar su segunda lectura del proyecto de instrumento:

- *14º período de sesiones*
 - Responsabilidad del porteador (proyectos de artículo 14, 22 y 23);
 - Autonomía contractual (proyectos de artículo 2, 88 y 89);
 - Vía judicial y arbitraje (proyectos de artículo 72 a 80 *bis*);
- *15º período de sesiones (Nueva York, primavera de 2005)*
 - Títulos de transporte y comercio electrónico (proyectos de artículo 3 a 6 y 33 a 40);
 - Derecho de control y transferencia de derechos (proyectos de artículo 53 a 61);
 - Entrega de las mercancías (proyectos de artículo 46 a 52);
 - Derechos de acción y plazo para presentar una demanda (proyectos de artículo 63 a 71).

Métodos de trabajo

167. Se informó al Grupo de Trabajo de que, con miras a agilizar el intercambio de pareceres, la formulación de propuestas y la formación de un consenso de cara a los preparativos para la tercera y última lectura del proyecto de instrumento, varias delegaciones habían tomado la iniciativa de crear un grupo de consulta oficioso para proseguir las deliberaciones durante los intervalos entre los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo. Se explicó que dicho grupo de consulta oficioso funcionaría intercambiando mensajes por correo electrónico (y, en su caso, celebrando reuniones) y estaría abierto a la participación de los miembros de las delegaciones de Estados interesados, incluidas las delegaciones de observadores. El Grupo de Trabajo acogió con beneplácito esta iniciativa. Se expresó la esperanza de que las modalidades de funcionamiento del grupo permitieran cierto grado de plurilingüismo. Se pidió a la Secretaría que supervisara el funcionamiento del grupo de consulta oficioso y que facilitara la presentación al Grupo de Trabajo de toda propuesta que cualquier Estado Miembro u observador interesado deseara hacer, respecto del proyecto de instrumento, a raíz de las consultas oficiosas mantenidas.

168. Varias delegaciones insistieron en la importancia de que se concluyera la labor sobre el proyecto de instrumento en un plazo razonable. Algunas delegaciones sugirieron que se fijara, como plazo razonable, el año 2005 o el 2006. Si bien no se definió ningún calendario preciso, las delegaciones en general convinieron en la necesidad de que, a medida que avanzaran los debates en los próximos períodos de

sesiones, se tuviera siempre presente el plazo general para culminar la labor en curso y que el Grupo de Trabajo lo reevaluara periódicamente.

Notas

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