



Asamblea General

Distr. general
21 de diciembre de 2004
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
38° período de sesiones
Viena, 4 a 22 de julio de 2005

Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor de su 14° período de sesiones (Viena, 29 de noviembre a 10 de diciembre 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	10-157	4
Proyecto de artículo 14. Base de la responsabilidad	10-80	4
Debate general	10-11	4
Párrafo 1 del proyecto de artículo 14	12-19	5
Párrafo 2 del proyecto de artículo 14	20-26	7
Debate general	21	8
Apartados a) y b) del párrafo 2	22	8
Apartado c) del párrafo 2	23-26	9
Primera revisión propuesta de los párrafos 1 y 2	27-30	10
Segunda revisión propuesta de los párrafos 1 y 2	31-33	11
Párrafo 3 del proyecto de artículo 14	34-66	12
Párrafo 4 del proyecto de artículo 14: “causas concurrentes”	67-74	20
Revisión propuesta de los párrafos 3 y 4	75-80	22



Autonomía contractual de las partes (proyectos de artículo 1, 2, 88 y 89)	81-104	24
Ámbito de aplicación.	83-90	24
Los terceros	91-96	26
Acuerdos de transporte marítimo por servicio de línea (proyecto de artículo xx).	97-104	28
Revisión de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación	105-109	31
Vía judicial.	110-150	34
Debate general	110-113	34
Artículo 72	114-136	35
Artículo 73	137-139	40
Artículo 74	140-141	40
Artículo 75	142-144	41
Artículo 75 bis	145-150	42
Arbitraje	151-157	43
III. Otros asuntos	158-166	45
Cuestiones relativas al comercio electrónico.	158-162	45
Programación de los períodos de sesiones 15° y 16°.	163-164	46
Planificación de la labor futura.	165-166	46

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 acerca de la preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías en su noveno período de sesiones, celebrado en 2002. La recopilación más reciente de antecedentes legislativos del proyecto de instrumento figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.38.

2. El Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 14º período de sesiones en Viena del 29 de noviembre al 10 de diciembre de 2004. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Bélgica, Brasil, Camerún, Canadá, China, Croacia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, India, Italia, Japón, Lituania, México, Nigeria, República Checa, República de Corea, Rwanda, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía y Venezuela.

3. También asistieron observadores de los siguientes Estados: Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Cuba, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Finlandia, Grecia, Indonesia, Kuwait, Letonia, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Perú, República Democrática del Congo, Rumania, Senegal y Yemen.

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

a) **Sistema de las Naciones Unidas:** Comisión Económica para Europa (CEPE) y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD);

b) **Organizaciones intergubernamentales invitadas por la Comisión:** Comisión Europea;

c) **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 y del Báltico (BIMCO), Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga, Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización 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 ante sí los siguientes documentos:
 - a) Programa provisional (A/CN.9/WG.III/WP.38);
 - b) Una nota preparada por la Secretaría en la que figuraba una primera revisión del proyecto de instrumento (A/CN.9/WG.III/WP.32);
 - c) Una 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) y en su 13º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.39);
 - d) Observaciones de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (los países nórdicos) relativas a la autonomía contractual (A/CN.9/WG.III/WP.40);
 - e) Observaciones de la Secretaría de la UNCTAD (A/CN.9/WG.III/WP.41);
 - f) Una propuesta de los Estados Unidos de América (A/CN.9/WG.III/WP.42).
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 el examen del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (“el proyecto de instrumento”) tomando como base los siguientes documentos:
 - El texto que figura en el anexo de la 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 (A/CN.9/WG.III/WP.36) y en su 13º período de sesiones (A/CN.9/WG.III/WP.39);
9. Se pidió a la Secretaría que, sobre la base de las deliberaciones y conclusiones del Grupo de Trabajo, preparara un proyecto revisado de varias disposiciones. Las 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

Proyecto de artículo 14. Base de la responsabilidad

Debate general

10. El Grupo de Trabajo recordó que su examen más reciente del proyecto de artículo 14 había tenido lugar durante su 12º período de sesiones (véase A/CN.9/544, párrafos 85 a 144), y que en su 13º período de sesiones había

examinado los artículos conexos, a saber, el artículo 22, relativo a la responsabilidad del porteador en lo que respecta al transporte marítimo, y el artículo 23, sobre desviación (véase A/CN.9/552, párrafos 92 a 99 y 100 a 102, respectivamente).

11. El Grupo de Trabajo escuchó un breve informe del grupo encargado de celebrar consultas oficiosas (véase A/CN.9/552, párrafo 167) con objeto de proseguir las deliberaciones entre los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo a efectos de acelerar el intercambio de opiniones, la formulación de propuestas y la creación de consenso en lo relativo a la preparación del proyecto de instrumento. Se le informó de que el grupo había intercambiado ideas con respecto al proyecto de artículo 14 a fin de mejorar la formulación de la disposición.

Párrafo 1 del proyecto de artículo 14

12. El Grupo de Trabajo examinó el texto del párrafo 1 del proyecto de artículo 14 que figuraba en los párrafos 7 y 8 del documento A/CN.9/WG.III/WP.36. Se propuso mantener el principio general de que el porteador debía ser responsable de toda pérdida inexplicada, si bien se sugirieron ciertas modificaciones para mejorar la formulación del párrafo. Se propuso insertar entre corchetes la frase “la índole y la cuantía de la pérdida y” entre las palabras “demuestra” y “que”, al final de la frase inicial del proyecto de párrafo. Se sugirió también que se pusiera entre corchetes la frase “lo que haya causado la pérdida, el daño o el retraso, o lo que haya contribuido a tales hechos no es culpa suya ni de ninguna otra persona mencionada en el artículo 14 bis”, y se insertara la siguiente frase entre corchetes a continuación como variante: “el hecho que haya causado la pérdida, el daño o el retraso, o que haya contribuido a ellos, no es imputable a su falta ni a la de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 14 bis”.

13. Se indicó que, tanto el texto del párrafo 1 que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36 como el texto propuesto en el párrafo 3 *supra*, eran demasiado complejos y se debían simplificar y aclarar. Como variante se propuso el siguiente texto:

“1. El porteador será responsable de toda pérdida o daño de las mercancías y del retraso en su entrega que haya tenido lugar durante el período de responsabilidad del porteador, definido en el capítulo 3, a menos que demuestre, y no se pruebe lo contrario, que no hubo error ni negligencia de su parte, ni de parte de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 14 bis, que haya causado la pérdida, el daño o el retraso o que haya contribuido a ellos. La carga de la prueba acerca de la índole y la cuantía de la pérdida recaerá en el demandante.”

14. Se expresaron reservas en el sentido de que el texto propuesto en el párrafo anterior tal vez no abordaba efectivamente y con claridad cuestiones complejas e importantes como la de asignar la carga de la prueba a efectos de determinar la responsabilidad. El Grupo de Trabajo decidió proseguir el examen del párrafo 1 del proyecto de artículo 14 sobre la base del texto que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36 y considerar los cambios que se propusiera introducir en ese texto a medida que se fueran planteando.

“la índole y la cuantía de la pérdida y”

15. Se indicó que el texto del párrafo 1, tal como estaba redactado, podía dar a entender que el demandante tenía que demostrar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, pero no la cuantía de la pérdida resultante de esos hechos. Para abordar esa cuestión se sugirió, como se indica en el párrafo 12 *supra*, incluir la expresión “la índole y la cuantía de la pérdida”. Si bien esa propuesta recibió cierto apoyo, fue retirada debido a que planteaba la cuestión de la estimación de los daños, que no se consideraba procedente en el contexto del régimen de la responsabilidad enunciado en el párrafo 1.

“demandante”

16. El Grupo de Trabajo reiteró su opinión de que el término “demandante” era más apropiado que el término “cargador” para identificar a la parte que reclamara una indemnización al porteador (véase A/CN.9/544, párrafos 105 y 133). Sin perjuicio de la sugerencia que figuraba en la nota 26 del documento A/CN.9/WG.III/WP.36, en el sentido de que el Grupo de Trabajo tal vez deseara considerar la conveniencia de incluir una definición de “demandante” en el proyecto de artículo 63, relativo a los derechos de acción o procesales, se propuso incluir una definición al respecto en el proyecto de artículo 1. Se advirtió que, como el término “demandante” figuraba en otras disposiciones del proyecto de instrumento, por ejemplo, en los proyectos de artículo 19, 65, 68, 75 y 78, la definición debía ser compatible con el significado que se daba al término en las demás disposiciones.

“o que haya contribuido a”

17. El Grupo de Trabajo convino en que se quitaran los corchetes de las frases “o que contribuyó a uno de esos percances” y “o que haya contribuido a tales hechos”. Se indicó que esas frases eran necesarias en el caso de que existieran causas concurrentes de la pérdida, el daño o el retraso, conforme a lo previsto en el párrafo 4. Se observó que esas frases podían ser problemáticas en algunos idiomas y que había que examinarlas desde ese punto de vista.

“y en la medida en que”

18. Se propuso que se suprimiera la expresión “y en la medida en que”, que figuraba entre corchetes, ya que podía entrar en conflicto con el párrafo 4, en lo concerniente a las causas concurrentes de la pérdida, el daño o el retraso, si el Grupo de Trabajo decidía que todas las cuestiones atinentes a determinar el alcance de la responsabilidad del porteador en caso de que existieran causas concurrentes quedaran al arbitrio del tribunal ante el cual se hubiese entablado la demanda. No obstante, se sugirió que era necesario retener la expresión con objeto de aclarar que la carga de la prueba, en el caso de que existieran causas concurrentes, recaería en el porteador. El Grupo de Trabajo decidió suprimir la expresión “y en la medida en que”, habida cuenta de la preocupación expresada con respecto a la carga de la prueba cuando existían causas concurrentes.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del párrafo 1

19. Al término de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo convino en remitir a un grupo de redacción oficioso las siguientes conclusiones que habrían de tenerse en cuenta al preparar la revisión del texto (véanse los párrafos 27, 28 y 31 a 33 *infra*):

- En el párrafo 1 del artículo 14 debe figurar el término “demandante”, pero la definición correspondiente ha de ser compatible con el uso que se dé a ese término en otras disposiciones del proyecto de instrumento;
- Se deben suprimir los corchetes que rodean las frases “o que contribuyó a uno de esos percances” y “o que haya contribuido a tales hechos”;
- Debe suprimirse la expresión “y en la medida en que”.

Párrafo 2 del proyecto de artículo 14

20. Se informó al Grupo de Trabajo de que el texto del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 que figuraba en el párrafo 7 del documento A/CN.9/WG.III/WP.36 se consideraba fiel reflejo de las opiniones de sus integrantes con respecto al traspaso de la carga de la prueba una vez que el demandante había establecido la legitimidad de su reclamación conforme a lo dispuesto en el párrafo 1. No obstante, se señaló que el texto era engorroso y de difícil lectura. A fin de corregir los problemas observados y al mismo tiempo tratar de respetar el criterio general enunciado en ese documento, se propuso una variante en los siguientes términos:

“2. Si el porteador, en vez de probar que está exento de culpa, como se dispone en el párrafo 1, demuestra que la pérdida, el daño o el retraso se produjo a causa de uno de los hechos enumerados en el párrafo 3, el porteador será considerado responsable de tal pérdida, daño o retraso únicamente si el demandante demuestra que:

a) el hecho que el porteador invoca en virtud del presente párrafo se produjo por culpa del porteador o de una persona mencionada en el artículo 14 bis [tras lo cual se determinará la responsabilidad de conformidad con el párrafo 1];

b) un hecho que no sea ninguno de los enumerados en el párrafo 3 contribuyó a la pérdida, el daño o el retraso [tras lo cual se determinará la responsabilidad de conformidad con el párrafo 4]; o

[c) el buque se encontraba en estado de innavegabilidad, o insuficientemente dotado de tripulación, equipamiento o avituallamiento, o la bodega u otras partes del buque en que se colocan las mercancías (incluidos los contenedores en los cuales o sobre los cuales se transportan las mercancías, cuando los suministre el porteador) no eran aptas ni seguras para la recepción, el transporte y la preservación de las mercancías [tras lo cual el porteador no será responsable si demuestra que cumplió su obligación de actuar con la debida diligencia, conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 13, o que el hecho de que no haya actuado con la debida diligencia no contribuyó a la pérdida, el daño o el retraso]; o]

[c) la pérdida, el daño o el retraso fue causado por:

- i) Las deficientes condiciones de navegabilidad del buque;
 - ii) Las deficiencias en la dotación de tripulación, en el equipamiento y en el avituallamiento del buque; o
 - iii) El hecho de que la bodega u otras partes del buque en que se coloquen las mercancías (incluidos los contenedores en los cuales o sobre los cuales se transportan las mercancías, cuando los suministre el porteador) no eran aptas ni seguras para la recepción, el transporte y la preservación de las mercancías,
- tras lo cual el porteador será responsable con arreglo al párrafo 1, a menos que demuestre que cumplió su obligación de actuar con la debida diligencia, conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 13.”

Debate general

21. Se informó al Grupo de Trabajo de que se habían modificado los apartados i) y ii) del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36 y habían pasado a ser los apartados a) y b) en el texto propuesto, y que también se había modificado el párrafo 3 del proyecto de artículo 14 que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36 con objeto de tener en cuenta las dos variantes del apartado c) del párrafo 2. Las dos variantes propuestas para ese apartado estaban relacionadas con la carga de la prueba que recaía en el demandante en el supuesto de innavegabilidad del buque y se examinan más a fondo más adelante (véanse los párrafos 23 a 25 *infra*). El Grupo de Trabajo convino en utilizar el texto propuesto del párrafo 2 enunciado en el párrafo 20 *supra* como base de sus ulteriores deliberaciones sobre ese proyecto de disposición.

Apartados a) y b) del párrafo 2

22. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo, en general, con el texto propuesto para los apartados a) y b) del párrafo 2. Se sugirió suprimir el texto que figuraba entre corchetes al final del apartado a), ya que era innecesario, particularmente en vista de la salvedad que se hacía en la frase inicial del párrafo 2 en el sentido de que el porteador tenía que presentar pruebas “en vez de probar que está exento de culpa, como se dispone en el párrafo 1”. También se sugirió suprimir el texto que figuraba entre corchetes al final del apartado b) por considerarse innecesario, y se indicó que, en todo caso, habría que remitirse al párrafo 1 del proyecto de artículo 14, relativo a determinar la responsabilidad en relación con el otro hecho, y no al párrafo 4, relativo a las causas concurrentes. Las dos sugerencias fueron bien acogidas, aunque también hubo quienes apoyaron la idea de conservar el texto que figuraba al final del apartado b) sin los corchetes. El Grupo de Trabajo decidió pedir a un grupo de redacción oficioso que examinara el texto de los apartados a) y b) del párrafo 2 a la luz de esas sugerencias, con miras a preparar un nuevo proyecto encaminado a aclarar el texto.

Apartado c) del párrafo 2*Las dos variantes propuestas*

23. El Grupo de Trabajo examinó las dos variantes del texto del apartado c) del párrafo 2, en relación con la carga de la prueba que pesaba sobre el demandante en el caso de innavegabilidad del buque. Se observó que en la primera variante se exigía al demandante que demostrara únicamente la innavegabilidad del buque o el hecho de que el porteador no lo había dotado debidamente de tripulación, equipamiento o avituallamiento, o de que la bodega u otras partes del buque no eran aptas ni seguras, con objeto de invertir la carga de la prueba para que recayera sobre el porteador, en tanto que en la segunda variante se obligaba al demandante a demostrar que la pérdida, el daño o el retraso habían sido causados realmente por el porteador. Se expresaron preocupaciones en relación con la carga que entrañaría para el demandante tener que demostrar las causas, impuesta por la segunda variante. También se expresó preocupación con respecto a la carga que entrañaría para el porteador, en la primera variante, tener que probar la innavegabilidad y la causa de la pérdida. Se opinó que la primera variante retrotraería el régimen a la época anterior a las Reglas de La Haya, con una obligación absoluta de navegabilidad, de modo que no sería necesario que la innavegabilidad hubiera causado la pérdida para que la demanda prosperara. Se expresó apoyo en favor de las dos variantes propuestas.

Posibles fórmulas de transacción

24. El Grupo de Trabajo escuchó una propuesta en el sentido de que podía obtenerse una fórmula de transacción entre las dos variantes que se venían examinando en relación con el apartado c) del párrafo 2 si se reducía la carga que pesaba sobre el demandante en lo que respecta a probar las causas de la pérdida. Al respecto, se sugirió que se exigiera al demandante que demostrara la innavegabilidad del buque y que ésta había causado, o se podría considerar razonablemente que había causado, la pérdida o el daño. Esa solución intermedia recibió apoyo. Se expresó la preocupación de que tal vez los tribunales de los países la podrían considerar negativamente como un intento de regular el procedimiento de determinación de la carga de la prueba. También era motivo de preocupación que el hecho de utilizar una cláusula condicional pudiera crear ambigüedad y dar lugar a otro litigio. Se opinó también que, si se adoptaba esa solución intermedia, debía tenerse en cuenta al considerar el equilibrio global de derechos y responsabilidades en el proyecto de instrumento.

25. Se sugirió una segunda fórmula de transacción. Se observó que en el párrafo 4 del artículo 20 del proyecto de instrumento se exigía a las partes en la reclamación o controversia que se dieran todas las facilidades razonables para inspeccionar las mercancías y acceso a los expedientes y documentos relativos al transporte de las mercancías, en el contexto de la notificación en caso de pérdida, daño o retraso. Se sugirió utilizar una disposición análoga en la segunda variante a efectos de ayudar al demandante que tuviera dificultades prácticas para obtener acceso a la información necesaria a fin de demostrar que la innavegabilidad del buque había causado la pérdida o el daño. Se apoyó esa posición.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del párrafo 2 del proyecto de artículo 14

26. Al término de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo decidió pedir a un grupo de redacción oficioso que preparara una nueva versión del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 (véanse los párrafos 29 a 33 *infra*) teniendo en cuenta:

- El deseo de aclarar el texto de los apartados a) y b) del párrafo 2;
- El propósito de encontrar una fórmula de transacción con respecto al apartado c) del párrafo 2, en consonancia con las opiniones expresadas en los párrafos 24 y 25 *supra*.

Primera revisión propuesta de los párrafos 1 y 2

27. Un grupo de redacción oficioso integrado por varias delegaciones preparó una revisión de los párrafos 1 y 2 del proyecto de artículo 14 sobre la base de las deliberaciones sostenidas por el Grupo de Trabajo (véanse los párrafos 12 a 26 *supra*).

Debate general sobre el párrafo 1

28. Se informó al Grupo de Trabajo de que únicamente se habían modificado las cinco últimas líneas del párrafo 1 y que el texto se había aclarado y se había dividido en las dos oraciones siguientes: “se produjo durante el periodo de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 3. El porteador quedará exonerado de responsabilidad si demuestra que el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso o que ha contribuido a ellos no es imputable a un error suyo ni de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 14 bis”. En la versión inglesa se había cambiado la frase “shall be liable” por la frase “is liable” con objeto de adoptar una formulación más moderna.

Debate general sobre el párrafo 2

29. Respecto de los apartados a) y b) del párrafo 2, se comunicó al Grupo de Trabajo que se había suprimido el texto que figuraba entre corchetes al final de cada uno de ellos. Se había aclarado el significado del apartado b) insertando después de las palabras “a la pérdida, el daño o el retraso” el siguiente texto basado en el párrafo 1: “, a menos que el porteador demuestre que ese hecho no es imputable a un error suyo ni de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 14 bis”. El grupo de redacción oficioso había escogido la segunda variante propuesta para el apartado c) del párrafo 2, enunciada en el párrafo 20 *supra*, siguiendo las instrucciones del Grupo de Trabajo, y como fórmula de transacción se había insertado la frase “o pudieron haber sido” entre las palabras “fueron” y “causados”. Además, se insertó la expresión “total o parcialmente,” entre las palabras “causados” y “por” en la frase introductoria del apartado c), antes del inciso i).

30. Si bien en general el texto revisado fue bien acogido, se plantearon ciertas dudas con respecto a los efectos que tendría la frase “contribuyó a la pérdida” de la segunda línea del encabezamiento del apartado b) del párrafo 2, ya que se consideraba que si el porteador demostraba que la pérdida o el daño había sido causado únicamente en parte por uno de los peligros exceptuados que figuraban en la lista, podría quedar exonerado de toda responsabilidad o, por lo menos, podría invertir la carga de la prueba para que recayera una vez más en el demandante, y se

cuestionó que eso fuera compatible con el propósito del párrafo 4. Además, se reiteró la opinión de que el porteador no debía ser considerado responsable de pérdidas inexplicadas, si bien también se expresó la opinión contraria, así como la de que esa formulación de los párrafos 1 y 2 constituía una aclaración de la norma vigente de que los porteadores eran responsables de las pérdidas inexplicadas. Se prefirió, en cierta medida, la frase “pudo haber sido razonablemente causado, en su totalidad o en parte, por” en lugar de la frase “pudo haber sido causado, total o parcialmente, por” en la primera línea del apartado c) del párrafo 2, ya que la segunda parecía imponer una mayor carga en cuanto a la prueba y se consideraba que podía dar lugar a confusión en los países en que el régimen de la carga de la prueba estaba basado “en el cálculo de probabilidades”. No obstante, se recordó al Grupo de Trabajo que la frase escogida entrañaba una fórmula de transacción encaminada a lograr que se aceptara la totalidad del artículo 14.

Segunda revisión propuesta de los párrafos 1 y 2

31. Sobre la base de las deliberaciones sostenidas por el Grupo de Trabajo acerca de la primera revisión propuesta de los párrafos 1 y 2 (véanse los párrafos 27 a 30 *supra*), un grupo de redacción oficioso integrado por varias delegaciones preparó una segunda revisión. El texto de la segunda revisión de los párrafos 1 y 2 del proyecto de artículo 14 sometido a consideración del Grupo de Trabajo fue el siguiente:

“1. El porteador será responsable de la pérdida derivada de la pérdida de las mercancías o del daño sufrido por ellas, así como del retraso en su entrega, si el demandante demuestra que:

- a) la pérdida, el daño o el retraso; o
- b) el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso, o que contribuyó a uno de esos percances

se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 3. El porteador quedará exonerado total o parcialmente de responsabilidad si demuestra que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a un error suyo ni de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 14 bis.

2. Si el porteador, en vez de probar que está exento de culpa en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1, demuestra que la pérdida, el daño o el retraso se produjo, en su totalidad o en parte, a causa de uno de los hechos enumerados en el párrafo 3, quedará exonerado total o parcialmente de responsabilidad, excepto en los siguientes casos:

a) si el demandante demuestra que el porteador o una de las personas mencionadas en el artículo 14 bis causó o contribuyó a causar el hecho que el porteador invoca, este último será responsable, total o parcialmente, de la pérdida, el daño o el retraso.

b) si el demandante demuestra que un hecho distinto de los enumerados en el párrafo 3 contribuyó a la pérdida, el daño o el retraso y el porteador no puede demostrar que ese hecho no es imputable a un error suyo ni de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 14 bis, el porteador será responsable de una parte de la pérdida, el daño o el retraso.

c) si el demandante demuestra que la pérdida, el daño o el retraso fue o pudo haber sido causado, total o parcialmente, por:

- i) las deficientes condiciones de navegabilidad del buque;
- ii) las deficiencias en la dotación de tripulación, en el equipamiento y en el avituallamiento del buque; o
- iii) el hecho de que la bodega u otras partes del buque en que se coloquen las mercancías (incluidos los contenedores en los cuales o sobre los cuales se transportan las mercancías, cuando los suministre el porteador) no eran aptas ni seguras para la recepción, el transporte y la preservación de las mercancías;

y el porteador no puede demostrar que:

- A) cumplió su deber de obrar con la debida diligencia, conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 13; o
- B) la pérdida, el daño o el retraso no fue causado por ninguna de las circunstancias mencionadas en los incisos i), ii) y iii) *supra*;

el porteador será responsable total o parcialmente de la pérdida, el daño o el retraso.”

32. Se expresó la preocupación de que esta segunda revisión propuesta de los párrafos 1 y 2 daría la posibilidad al porteador de quedar exonerado “total o parcialmente de responsabilidad” demostrando que hubo por lo menos una causa, aunque sea incidental, de la pérdida, el daño o el retraso que no fue culpa suya, aun cuando la pérdida, el daño o el retraso, en su totalidad, no habría ocurrido si no hubiera mediado culpa del porteador. Se respondió que cabía interpretar que las disposiciones se referían a causas jurídicamente significativas y que se podía confiar en que los tribunales de cada país las interpretaran de esa manera y distribuyeran la responsabilidad en relación con esos hechos jurídicamente significativos en consecuencia.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto de los párrafos 1 y 2 del proyecto de artículo 14

33. El Grupo de Trabajo convino en que el texto de la segunda revisión propuesta de los párrafos 1 y 2, que figura en el párrafo 31 *supra*, era aceptable en términos generales.

Párrafo 3 del proyecto de artículo 14

Debate general

34. El Grupo de Trabajo examinó el texto del párrafo 2 del proyecto de artículo 14 que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36. Se indicó que la redacción del artículo 14 quedaría mejor y más clara si la lista de peligros exceptuados se enunciara en un nuevo proyecto de párrafo 3, en vez de formar parte del párrafo 2. Otra opción que se sugirió, en aras de la coherencia, fue que la lista de peligros exceptuados se limitara a los peligros que documentaran la falta de culpa del porteador, y que los demás peligros, como la excepción por incendio, se enunciaran en otras disposiciones. El Grupo de Trabajo tomó nota de estas propuestas, y decidió

examinar el fondo de cada uno de los peligros basándose en el texto enunciado en el párrafo 8 del documento A/CN.9/WG.III/WP.36. El Grupo de Trabajo decidió dejar en manos de un grupo de redacción oficioso las cuestiones generales de redacción que se le plantearan durante el examen de la lista de peligros exceptuados (véanse los párrafos 75 a 80 *infra*).

Retención en el texto de la lista de “peligros exceptuados” y lugar de inserción de peligros concretos

35. Durante todo el examen de la lista de peligros exceptuados se sugirió la supresión de algunos de los peligros enunciados por estimarse que tales hechos ya quedaban regulados en la disposición sobre responsabilidad general que figuraba en el párrafo 1 del proyecto de artículo 14. Concretamente, se sugirió la supresión de los apartados a), b), g) y de la excepción por incendio. No obstante, se recordó que el Grupo de Trabajo ya había decidido que mantener en el texto del proyecto la lista de peligros exceptuados, especialmente si se enunciaban en términos similares a los de las Reglas de La Haya-Visby, sería muy valioso a los efectos de la seguridad jurídica del texto, aun cuando pudiera argumentarse que, por lógica, resultara innecesario (véanse los documentos A/CN.9/525, párrafos 38 y 39, y A/CN.9/544, párrafos 117 y 118). Por otra parte, una delegación consideró que tal vez algunos de los peligros enunciados no se ajustaban a la intención con la que se había redactado el proyecto de artículo 14, de que en la lista de peligros se especificaran las situaciones obvias en que no mediara culpa del porteador. Esta cuestión se planteó particularmente en relación con los apartados a) e i) y la excepción por incendio. El Grupo de Trabajo decidió dejar también en manos de un grupo de redacción oficioso todo lo relativo al lugar idóneo del proyecto de texto en que deberían insertarse los peligros enunciados.

“a) [Fuerza mayor], guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos civiles”

36. Se sugirió que se suprimiera, en el apartado a), la expresión “fuerza mayor”, para contribuir así al objetivo de modernización del derecho del transporte y para ajustarse a la lógica del proyecto de artículo 14. Sin embargo, se opinó que, debido a su tradicional importancia, sería útil mantener en el texto la excepción por fuerza mayor, particularmente porque su supresión podría malinterpretarse y considerarse una decisión no carente de importancia. Algunas de las delegaciones se declararon partidarias de que la expresión “fuerza mayor” siguiera figurando entre corchetes, y otras delegaciones propusieron que esas palabras se trasladaran, con o sin corchetes, a un nuevo apartado, ya que, según se opinó, no se ajustaban a la lógica en que se fundamentaba el proyecto de artículo 14. También se sugirió que se sustituyera “fuerza mayor” por otras palabras, como, por ejemplo, “fenómenos naturales”. No obstante, hubo delegaciones partidarias de mantener en el apartado las palabras “fuerza mayor” y de suprimir los corchetes.

37. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en encomendar a un grupo de redacción oficioso que formulara el apartado conforme a las siguientes directrices:

- Mantener en el apartado la expresión “fuerza mayor”, pero sin corchetes;
- Regular aparte dicha expresión introduciéndola, como disposición independiente, en un nuevo proyecto de apartado.

“b) Restricciones de cuarentena; injerencia de gobiernos, autoridades públicas, dirigentes o particulares [incluida la injerencia mediante incoación de un proceso judicial o mediante los efectos de tal proceso] o impedimentos creados por tales autoridades o personas)”

38. Algunas delegaciones se declararon partidarias de mantener en el texto las palabras que figuraban entre corchetes, pero se expresó inquietud por estimarse que el texto entre corchetes se apartaba del texto de la letra g del artículo IV.2. de las Reglas de la Haya-Visby, a saber, “la incautación en virtud de un proceso judicial”, que se sugirió que se introdujera en el texto a fin de mantener la jurisprudencia. Se sugirió además que, si con el texto entre corchetes se pretendía ampliar el significado del texto de las Reglas de La Haya-Visby, más allá del embargo preventivo del buque, se agregara la palabra “inmovilización” después de “apresamiento”. Se señaló que, para algunos, el texto de la Haya-Visby era difícil de entender, y que podían darse situaciones en que el buque fuera inmovilizado por alguna falta cometida por el porteador, el cual no debería, por tanto, quedar exento de responsabilidad. Se observó que la inmovilización del buque podría producirse también por motivos que no fueran culpa del porteador. Se sugirió que tal vez se evitarían tales situaciones vinculando las injerencias a actos de gobiernos o de autoridades. No obstante, se expresaron reservas sobre esa propuesta, dado que los magistrados que declararan ejecutables las reclamaciones contra el porteador podían ser considerados autoridades.

39. Se observó que en general el Grupo de Trabajo estaba de acuerdo con el objetivo que pretendía darse al apartado, de que el porteador debería beneficiarse de una exención cuando el embargo preventivo o la inmovilización del buque no se debieran a una falta suya, pero que cuando sí hubiera cometido una falta, no podría quedar exento de responsabilidad.

40. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en encargar a un grupo de redacción oficioso la formulación de la siguiente decisión:

- Las delegaciones en general hicieron suyo el principio de que el porteador debería beneficiarse de este motivo de exención cuando el embargo preventivo o la inmovilización del buque no se debieran a una falta suya, pero estimaron que debía formularse esa idea con mayor claridad.

“c) Acto u omisión del cargador; de la parte controladora o del consignatario”

41. Se formuló la propuesta de que ese apartado no afectara únicamente al “cargador”, sino también a las personas que actuaran por cuenta de aquél, en particular las que se enuncian en el artículo 32 del proyecto de instrumento, para que así el porteador no pudiera ser tenido por responsable de actos realizados por partes que no estuvieran bajo su control. Se sugirió asimismo que el enunciado de este apartado se armonizara con el del proyecto de apartado h) (véanse los párrafos 57 y 58 *infra*).

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

- Dejar en manos de un grupo de redacción oficioso la cuestión de si en el apartado debe o no hacerse referencia a las partes que actúen en nombre del cargador.

“d) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción voluntaria del ritmo laboral”

43. Si bien las palabras “reducción voluntaria del ritmo laboral” ya figuraban en la letra j del artículo IV.2. de las Reglas de La Haya-Visby, se expresaron reservas sobre su posible interpretación y, en particular, sobre su aplicación a los diversos tipos de huelga, entre los que podrían figurar las huelgas imputables a una falta del porteador. Se observó también que, si bien el significado preciso del concepto no estaba del todo claro, era preferible mantenerlo en el texto, pues era evidente que tenía mayor alcance que las huelgas y los cierres patronales. Se propuso, además, que la expresión “reducción voluntaria del ritmo laboral” se sustituyera por un concepto más moderno del derecho laboral, como “acciones laborales”. No obstante, a fin de poder regirse por la jurisprudencia existente, se estimó que convendría dejar los mismos términos que en las Reglas de La Haya-Visby, a menos que hubieran creado ambigüedad.

44. El Grupo de Trabajo convino en mantener sin cambios el texto del apartado d).

“e) Pérdida de volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que se deba a la calidad, a un defecto o a una tara inherentes a las mercancías”

45. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del apartado e) se ajustaba a las prácticas comerciales establecidas y decidió mantenerlo en el texto sin introducir cambio alguno.

“f) Insuficiencia o estado defectuoso del embalaje o del marcado”

46. Se sugirió que se suprimiera este apartado por considerarse que era redundante, habida cuenta del contenido del apartado c) antes examinado, o que, al final del apartado f), se agregaran las palabras “que fueran obra del cargador” (véase A/CN.9/WG.III/WP.36, nota 49 de pie de página). Se replicó que no deberían revisarse las Reglas de La Haya-Visby para regular una cuestión que no parecía haber planteado problemas. Se observó también que en el proyecto de instrumento ya quedaba claro que el cargador tenía la obligación de entregar al porteador las mercancías en condiciones aptas para su embarque, lo cual suponía que la carga estuviera bien embalada y marcada. Se sugirió que, para modernizar el texto del futuro convenio, se reconocieran las prácticas modernas de carga y, en particular, la tendencia cada vez mayor a recurrir a empresas de servicios logísticos.

47. Se sugirió que se aclarara el enunciado del apartado agregando al final las palabras “, salvo cuando esas operaciones sean efectuadas por el porteador o en su nombre”.

48. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en encomendar a un grupo de redacción oficioso lo siguiente:

- Modificar el texto del apartado, agregando al final las palabras “, salvo cuando esas operaciones sean efectuadas por el porteador o en su nombre”.

“g) Defectos ocultos del buque que no puedan descubrirse actuando con la diligencia debida”

49. Se objetó que las palabras “que no puedan descubrirse actuando con la diligencia debida” eran redundantes, pues ya estaban implícitas en los términos “defectos ocultos”. Además, algunas delegaciones apoyaron la opinión de que las palabras “del buque” se apartaban del texto de la letra p del artículo IV.2. de las Reglas de La Haya-Visby, y que, por lo tanto, deberían suprimirse a fin de promover una interpretación uniforme. Se opinó que los defectos ocultos de los cuales el porteador no debería ser considerado responsable también podían ser causados por operaciones realizadas fuera del buque, por ejemplo, durante la manipulación de las mercancías con máquinas como las grúas. También se sugirió que se suprimiera el apartado g) en su totalidad y que, en su lugar, se aplicara la regla general de exención de responsabilidad si no se ha cometido una falta, conforme al párrafo 1 del artículo 14.

50. Dado que las variantes propuestas no habían obtenido un apoyo suficiente, el Grupo de Trabajo decidió no introducir modificaciones en el texto.

“h) Manipulación, carga, estibado o descarga de las mercancías por el cargador, la parte controladora o el consignatario o en nombre de uno de ellos”

51. Se objetó que se daba un alcance excesivo a la disposición al englobar las personas que actuaran en nombre del cargador, y se sugirió que el apartado se limitara a enunciar los supuestos en que el cargador ejerciera algún tipo de control real de la operación efectuada en su nombre. Se recordó al Grupo de Trabajo que este apartado debería examinarse teniendo presente el párrafo 2 del proyecto de artículo 11, relativo a las cláusulas FIO (franco de carga y descarga) y FIOS (franco de carga estibada y descarga), en virtud de las cuales algunas de las obligaciones del porteador, incluido el estibado, pueden realizarse en nombre del cargador. Se señaló asimismo que, para aclarar el contenido del apartado g), convendría examinar el proyecto de artículo 32 y el apartado c) (véanse los párrafos 41 y 42 *supra*).

52. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en encomendar a un grupo de redacción oficioso que modificara el texto del apartado introduciendo los siguientes cambios:

- Eliminar toda referencia a que las mencionadas operaciones puedan ser realizadas en nombre del cargador;
- Poner entre corchetes la palabra “estibado” en espera de las conclusiones a que se llegue en el examen del párrafo 2 del proyecto de artículo 11.

“i) Actos del porteador o de una parte ejecutante realizados de conformidad con las facultades conferidas por los artículos 12 y 13.2, cuando las mercancías se hayan convertido en un peligro para la seguridad de las personas, para los bienes o para el medio ambiente, o cuando hayan sido sacrificadas”

Relación con el artículo 12 y con el párrafo 2 del artículo 13

53. Se sugirió que el examen del apartado i), relativo a las mercancías peligrosas, se aplazara hasta que se hubieran examinado y adoptado definitivamente el artículo 12 y el párrafo 2 del artículo 13. A este respecto se comentó que los

términos empleados en el apartado i) no coincidían del todo con los de los proyectos de artículo 12 y 13.2.

Lugar en que debe insertarse el apartado i)

54. Se sostuvo que el apartado i) era de un carácter totalmente diferente al de los apartados anteriores a) a h). Se observó que en esos apartados figuraban presunciones en cuanto a la falta de culpa del porteador, mientras que el apartado i) podía verse como una justificación de los actos del porteador, permitiéndole destruir las mercancías; por lo tanto, no encajaba bien con las disposiciones que sentaban las bases de la ausencia de culpa o falta. Asimismo, se destacó que, mientras que los apartados a) a h) se habían insertado en su debido lugar en el artículo 14, porque guardaban relación con la carga de la prueba de la culpa, el apartado i) creaba una excepción que afectaba a todo el artículo 14, al excluir *a priori* la responsabilidad. En vista de ello, se sugirió que se modificara el apartado de modo que dispusiera expresamente que estaba sujeto a lo dispuesto en los artículos 12 y 13.2. Se sugirió también que el apartado i) dejara de figurar en el artículo 14.

Avería gruesa

55. Frente a la opinión de que el apartado i) podría afectar a la legislación sobre la avería gruesa, se recordó al Grupo de Trabajo que el tema de la avería gruesa se regulaba en el capítulo 17 del proyecto de instrumento, donde se decía que el proyecto de texto no impedía la aplicación de cláusulas del contrato de transporte ni de disposiciones legislativas nacionales que rigieran la avería gruesa. Se declaró que el proyecto de instrumento no pretendía permitir al porteador actuar discrecionalmente para que las mercancías dejaran de ser un peligro sin incurrir en responsabilidad conforme al artículo 14. A este respecto, se señaló que los artículos 12 y 13.2 también estaban sujetos al artículo 14.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del proyecto de apartado i)

56. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en encomendar a un grupo de redacción oficioso que modificara el apartado conforme a las siguientes directrices:

- El apartado deberá mantenerse entre corchetes para poner de relieve que deberá volver a examinarse su contenido y el lugar en que deberá insertarse en el proyecto de instrumento, una vez que se haya adoptado el texto definitivo de los artículos 12 y 13.2;
- El apartado no deberá poder interpretarse en el sentido de que afecta a la reglamentación de la avería gruesa;
- Deberá estudiarse el lugar del proyecto de instrumento que sea más apropiado para insertar el apartado i).

“j) Cualquier otra causa no imputable a una verdadera culpa o al conocimiento del porteador ni a una verdadera culpa o negligencia de los agentes o empleados del porteador, aunque se impondrá la carga de la prueba a la persona que aspire a beneficiarse de esta excepción, la cual deberá demostrar que ni el porteador, con una verdadera culpa o con su conocimiento, ni los agentes o empleados de éste, con su falta o negligencia, contribuyeron a la pérdida o al daño.”

57. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió suprimir este apartado por considerarlo redundante, puesto que su contenido ya se había plasmado en el párrafo 1 del artículo 14 (véanse los párrafos 12 a 18 *supra*).

“un incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa del porteador o con su conocimiento”

58. El Grupo de Trabajo recordó que recientemente, en su 13º período de sesiones, se había examinado la inclusión en la lista de los peligros exceptuados de una excepción por motivo de incendio (A/CN.9/552, párrafos 94 y 95), y en aquella ocasión se había decidido mantener esa excepción en el proyecto de texto para examinarla de nuevo en el marco del proyecto de artículo 14. El texto de la excepción en el que el Grupo de Trabajo basó sus deliberaciones era el siguiente: “un incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa del porteador o con su conocimiento” (véase el proyecto de artículo 22, en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32, reiterado en el párrafo 9 del documento A/CN.9/WG.III/WP.36 y en el párrafo 11 del documento A/CN.9/WG.III/WP.39). Se señaló que aún no se había determinado la disposición del proyecto de instrumento en que se insertaría tal excepción, pero que, de conformidad con una decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 13º período de sesiones (A/CN.9/552, párrafo 99), esta cuestión volvería a examinarse en el contexto del proyecto de artículo 14, y que existía la posibilidad de que fuera incorporada, como nuevo apartado, a la lista de “peligros exceptuados”.

59. Para la excepción por motivo de incendio se habían propuesto tres opciones:

- Suprimir la excepción concreta y regular el riesgo de incendio mediante la regla general enunciada en el proyecto de artículo 14 con el criterio de que el porteador era quien mejor podía determinar las causas de un incendio;
- Como fórmula de transacción con respecto a la opción anterior, introducir en la lista de peligros exceptuados la excepción por incendio, pero únicamente las palabras “un incendio en el buque”, y suprimir las palabras restantes del texto propuesto;
- Incorporar la totalidad del texto propuesto, no en la lista, sino como exoneración, con lo cual el proyecto se ajustaría más a las Reglas de La Haya-Visby.

60. Hubo delegaciones partidarias de suprimir la excepción por motivo de incendio y otras que propugnaron la introducción de dicha excepción en la lista por los motivos expuestos anteriormente ante el Grupo de Trabajo (véase, de modo general, el documento A/CN.9/552, párrafos 94 y 95). Otro argumento que se adujo en pro de la supresión de la excepción era el de que no sería equitativo introducir la excepción para los buques en un instrumento de transporte multimodal y de que resultaría además inapropiado, dado que la excepción no era aplicable a otros modos de transporte. En pro de que se introdujera el texto completo de la excepción por incendio enunciado en las Reglas de La Haya-Visby, se argumentó que constituía una regla muy implantada en la jurisprudencia y en la práctica.

61. Si bien se expresaron en general con la misma vehemencia las opiniones a favor o en contra de la introducción de la excepción por incendio, varias delegaciones estimaron que también podría ser aceptable una solución de

transacción. El texto de avenimiento fue la segunda de las opciones enunciadas en el párrafo 59 *supra*.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto de la excepción por incendio

62. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió encomendar a un grupo de redacción oficioso que se ocupara de lo siguiente:

- Como solución de avenencia aceptable, introducir la excepción por incendio, posiblemente como apartado j) de la lista de peligros exceptuados en el proyecto de artículo 14, limitándola a las palabras “un incendio en el buque” y suprimiendo la frase siguiente.

Otros peligros exceptuados

63. El Grupo de Trabajo examinó la propuesta de agregar cuatro nuevos apartados a la lista de peligros exceptuados. El texto de esos apartados se había extraído del proyecto de artículo 22 (véase A/CN.9/WG.III/WP.39, párrafo 11), donde se sugería que se reincorporaran al proyecto de artículo 14, conforme a lo decidido por el Grupo de Trabajo (véase A/CN.9/552, párrafos 93 y 99).

64. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió encomendar a un grupo de redacción oficioso la preparación de un texto revisado de la lista de peligros exceptuados que se enunciaban en el proyecto de artículo 14, teniendo en cuenta la posibilidad de si había que incorporar a la lista el siguiente texto:

- “k) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;
- l) Toda medida que sea razonable para salvar o intentar salvar bienes en el mar;
- m) Toda medida que sea razonable para no causar daños al medio ambiente o para intentar no causarlos;
- n) Riesgos, peligros o accidentes en el mar o en otras aguas navegables.”

Error del piloto

65. Se afirmó que, pese a la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo de suprimir el error de navegación como motivo de excepción respecto de la responsabilidad del porteador (A/CN.9/525, párrafo 36), debería reintroducirse el error del piloto en la lista de peligros exceptuados incorporando a ella el siguiente nuevo apartado: “acto, negligencia u omisión imputable al piloto en la navegación del buque”. Esta propuesta se justificó con tres razones: el error de pilotaje no abarcaba necesariamente el puro error de navegación del porteador o de sus empleados; el error de pilotaje no entraba en el régimen de la responsabilidad general previsto en el párrafo 1 del proyecto de artículo 14 y tampoco estaba comprendido en la excepción por “peligros en la mar”. En el Grupo de Trabajo se expresaron opiniones a favor y en contra de la inclusión de la excepción que eran similares a las que había suscitado, en anteriores periodos de sesiones, el debate sobre la cuestión del error del piloto y la del pilotaje obligatorio (véase A/CN.9/525, párrafo 43). Se sostuvo también que el error del piloto ya entraba en el ámbito del proyecto de instrumento; concretamente, en caso de pilotaje obligatorio, el

porteador podía demostrar su falta de culpa en virtud del proyecto de artículo 14, mientras que en caso de pilotaje no obligatorio, el piloto actuaba como agente del porteador y éste debería responder, por lo tanto, de los actos del piloto. No obstante, suscitó algunas reservas la posibilidad de que el error del piloto quedara regulado, de este modo, por el proyecto de artículo 14.

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

- El error de pilotaje no será reintroducido en el proyecto de instrumento como motivo de exención de la responsabilidad del porteador.

Párrafo 4 del proyecto de artículo 14: “causas concurrentes”

67. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto del párrafo 4 del proyecto de artículo 14 que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36, relativo a las causas concurrentes de la pérdida, el daño o el retraso. Se recordó que ese párrafo ya había sido objeto de deliberaciones en el seno del Grupo de Trabajo (véanse A/CN.9/525, párrafos 46 a 56, y A/CN.9/544, párrafos 135 a 144).

Ámbito de aplicación del párrafo y relación con el resto del proyecto de artículo 14

68. Se opinó que podía haber tres casos de concurrencia de causas, y respecto de cada uno de ellos el tribunal debía asignar la responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4:

- El caso en que cada hecho pudiera haber causado la totalidad de la pérdida, el daño o el retraso, independientemente de las demás causas;
- El caso en que cada hecho hubiera causado únicamente una parte del daño;
- Y el caso en que cada hecho no hubiera bastado para causar independientemente el daño, sino que lo causó en combinación con otros hechos.

69. Se recordó que el Grupo de Trabajo había convenido en que el párrafo 4 no regulara la cuestión de la responsabilidad, ya que esa cuestión se abordaba en los párrafos 1 y 2 (A/CN.9/544, párrafo 142), sino que se limitara a regular la distribución de la pérdida entre varias partes en relación con todos los casos de concurrencia de causas. También se recordó que en anteriores deliberaciones el Grupo de Trabajo había convenido en el principio de que, cuando hubiese varias causas de la pérdida, el daño o el retraso, se dejara al arbitrio del tribunal la decisión de distribuir la responsabilidad por la pérdida en función de las causas.

70. Se planteó la duda de si el párrafo 4 se aplicaría alguna vez, ya que en el párrafo 1 al parecer se exoneraba de responsabilidad al porteador si demostraba un hecho que hubiera contribuido a la pérdida. Hubo quien opinó que el párrafo 4 únicamente abarcaba las situaciones en que cada causa había ocasionado parte del daño; por lo demás, el porteador resultaba plenamente responsable en virtud del párrafo 1. Se sugirió que se añadiera una disposición sobre negligencia comparativa. También se expresó preocupación con respecto a la manera de invocar el párrafo 4 en casos de innavegabilidad. Para aclarar el punto, se dijo que el párrafo 4 se aplicaría cuando un hecho del cual fuera responsable el porteador, incluso uno de

los hechos mencionados en el párrafo 3 o el estado de innavegabilidad del buque, hubiera contribuido a la pérdida, y también cuando hubiera contribuido a ésta un hecho del cual el porteador no fuera responsable.

Carga de la prueba

71. Se indicó que en el párrafo 4 no quedaba claro cuál de las partes debía demostrar la existencia de causas concurrentes y el alcance de éstas y que no se aclaraba lo suficiente esa cuestión respecto de cada uno de los posibles casos de concurrencia de causas. Se propuso reincorporar la frase “y en la medida en que” en el párrafo 1 con objeto de aclarar que la carga de la prueba debía recaer en el porteador. También se expresó preocupación con respecto a la manera de asignar la carga de la prueba en el supuesto de innavegabilidad.

72. En atención a esas observaciones, se indicó que la intención era que la cuestión de probar las causas concurrentes se abordara, respecto de todas las situaciones concebibles, en los párrafos 1 y 2 del proyecto de artículo 14. Así pues, la carga de la prueba recaería en primer lugar en el demandante, que debería establecer la presunción mencionada en el párrafo 1 y, en virtud del párrafo 2, recaería en el porteador, que debería demostrar que había existido una causa que lo exoneraba de responsabilidad, y en el demandante, que debería demostrar que había existido una causa concurrente de la cual el porteador era responsable. En ese momento se invocaría el párrafo 4 para que el tribunal distribuyera la responsabilidad en función de las causas. En el caso de innavegabilidad, el proyecto de artículo actuaría de tal manera que, cuando se probara que ésta había causado parte de la pérdida, se invocaría el párrafo 4 y el porteador sería responsable de la parte de la pérdida imputable a la innavegabilidad, no de la parte de la pérdida que no hubiera sido culpa suya.

“[El tribunal sólo podrá distribuir por partes iguales la responsabilidad si no consigue determinar con exactitud el grado en que cada causa ha contribuido a la pérdida, al daño o al retraso, o si determina que el grado de culpa es efectivamente imputable a todas las causas por igual.]”

73. Se recordó que durante el examen anterior del proyecto de párrafo se había puesto esa oración entre corchetes y se había considerado una base para ulteriores deliberaciones (véase A/CN.9/544, párrafo 143). En consonancia con las deliberaciones anteriores del Grupo de Trabajo en lo que respecta a su decisión de que en ese párrafo únicamente se regulara la distribución de la pérdida entre varias personas, se sugirió que la disposición fuese lo más sencilla posible con objeto de abarcar todos los casos de concurrencia de causas y dar a los tribunales suficiente libertad para determinar la responsabilidad. Por esa razón, según se indicó, esa oración entre corchetes no era apropiada, ya que podía interpretarse en el sentido de que alentaba a los tribunales a tomar por norma la distribución de la responsabilidad por partes iguales, o de que coartaba innecesariamente la discrecionalidad judicial. Otra opinión fue que el propósito de la oración final era alentar a los tribunales a que asignaran la responsabilidad con exactitud, y que únicamente la distribuyeran por partes iguales como último recurso.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del párrafo 4

74. Al término de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo convino en que en la nueva versión deberían tenerse en cuenta las siguientes conclusiones (véanse los párrafos 75 a 80 *infra*):

- La intención del proyecto de párrafo era encomendar a los tribunales la tarea de asignar la responsabilidad cuando existieran causas concurrentes que hubieran dado lugar a la pérdida, el daño o el retraso, y únicamente algunas de ellas fuesen imputables al porteador;
- Era necesario examinar y aclarar toda ambigüedad que pudiera existir en la aplicación de los párrafos 1, 2 y 4 del proyecto de artículo 14;
- Debía suprimirse el texto que figuraba entre corchetes al final del párrafo 4.

Revisión propuesta de los párrafos 3 y 4

75. Un grupo de redacción oficioso integrado por varias delegaciones preparó una revisión de los párrafos 3 y 4 sobre la base de las deliberaciones sostenidas por el Grupo de Trabajo (véanse los párrafos 34 a 74 *supra*). El texto de la revisión que se sometió a consideración del Grupo de Trabajo fue el siguiente:

- “3. Los hechos mencionados en el párrafo 2 son:
- a) Fuerza mayor;
 - b) Riesgos, peligros y accidentes en el mar o en otras aguas navegables;
 - c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos civiles;
 - d) Restricciones de cuarentena; injerencia de gobiernos, autoridades públicas, dirigentes o particulares, lo que incluye la inmovilización, el embargo preventivo o la incautación del buque que no sea imputable al porteador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 14 bis*, o impedimentos creados por esas autoridades o personas;
 - e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción voluntaria del ritmo laboral;
 - f) Un incendio en el buque;
 - g) Defectos ocultos del buque que no puedan descubrirse actuando con la debida diligencia;
 - h) Acto u omisión del cargador o de cualquiera de las personas mencionadas en el artículo 32**, de la parte controladora o del consignatario;

* Cabe examinar más a fondo si es necesario remitirse al artículo 14.

** Cabe examinar más a fondo si es necesario remitirse al artículo 32.

i) Manipulación, carga [,estibado] o descarga de las mercancías [realizada efectivamente] por el cargador o cualquiera de las personas mencionadas en el artículo 32^{***}, la parte controladora o el consignatario;

j) Pérdida de volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que se deba a la calidad de las mercancías o a un defecto o un vicio inherente a éstas;

k) Insuficiencia o estado defectuoso del embalaje o del marcado, si éste no fue efectuado por el porteador [ni se efectuó en su nombre];

l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;

m) Toda medida que sea razonable para salvar o intentar salvar bienes en el mar;

n) Toda medida que sea razonable para no causar daños al medio ambiente o para intentar no causarlos;

[o) Actos del porteador o de una parte ejecutante realizados de conformidad con las facultades conferidas por los artículos 12 y 13.2, cuando las mercancías se hayan convertido en un peligro para la seguridad de las personas, para los bienes o para el medio ambiente, o cuando hayan sido sacrificadas.]

4. Cuando el porteador quede exonerado de una parte de su responsabilidad en virtud de lo dispuesto en los párrafos anteriores del presente artículo, será responsable únicamente de la parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o percance del cual sea responsable con arreglo a los párrafos anteriores, y la responsabilidad se distribuirá a partir de lo establecido en ellos.”

76. Se indicó que el grupo de redacción oficioso había incorporado en ese texto revisado las decisiones adoptadas por el Grupo de Trabajo con respecto al párrafo 3 del proyecto de artículo 14 (véanse los párrafos 34 a 66 *supra*). Se opinó que los apartados h) e i) eran reiterativos, de modo que se podía suprimir el apartado i) y su contenido quedaría comprendido en el apartado h). No obstante, se opinó también que en el apartado i) se hacía referencia a hechos físicos que no quedaban comprendidos necesariamente en el apartado h). Se recordó que el Grupo de Trabajo había convenido en aplazar la decisión final con respecto al apartado i) hasta que hubiese examinado el párrafo 2 del proyecto de artículo 11 y se convino en añadir una nota de pie de página en el sentido de que el texto final del apartado i) del párrafo 3 dependería de los resultados de las deliberaciones del Grupo de Trabajo en relación con el párrafo 2 del proyecto de artículo 11.

77. Se señaló que el hecho de modificar la formulación del párrafo 4 del proyecto de artículo 14 no significaba que el Grupo de Trabajo se retractara de su decisión de dejar al arbitrio del tribunal la determinación de la responsabilidad.

78. El Grupo de Trabajo examinó el texto revisado del párrafo 4 del proyecto de artículo 14 que figura en el párrafo 75 *supra* y lo consideró aceptable.

79. El Grupo de Trabajo expresó su reconocimiento al Profesor Berlingieri (Italia) por la manera en que había dirigido la labor relativa a esta cuestión.

^{***} Cabe examinar más a fondo si es necesario remitirse al artículo 32.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto de los párrafos 3 y 4 del proyecto de artículo 14

80. El Grupo de Trabajo concluyó que:

- El texto de los párrafos 3 y 4 del proyecto de artículo 14 era aceptable, si bien cabía añadir una nota de pie de página relativa al apartado i) del párrafo 3 para indicar que su texto final dependería de los resultados de las deliberaciones sobre el párrafo 2 del proyecto de artículo 11.

Autonomía contractual de las partes (proyectos de artículo 1, 2, 88 y 89)

81. Se recordó al Grupo de Trabajo que el examen más reciente de los proyectos de artículo 1 y 2 había tenido lugar en su 12º período de sesiones (véase A/CN.9/544, párrafos 51 a 84), y el de los proyectos de artículo 88 y 89, en su 11º período de sesiones (véase A/CN.9/526, párrafos 203 a 218).

82. El Grupo de Trabajo escuchó un breve informe del grupo encargado de celebrar consultas oficiosas, establecido con objeto de proseguir las deliberaciones entre sus períodos de sesiones (véase A/CN.9/552, párrafo 167, y el párrafo 11 *supra*). Se comunicó al Grupo de Trabajo que el grupo había intercambiado opiniones sobre los proyectos de artículo 1, 2, 88 y 89 con miras a lograr un consenso sobre el mejor modo de regular las cuestiones referentes a la autonomía contractual. Para analizar esas cuestiones, el Grupo de Trabajo decidió subdividir las en tres temas, a saber, el ámbito de aplicación, la protección de terceros y los acuerdos de transporte marítimo por servicio de línea (OLSA), y pasar a examinarlos por separado.

Ámbito de aplicación

83. Se señaló que la cuestión del ámbito de aplicación entrañaba la necesidad de decidir qué tipos de situaciones y de contratos quedarían sujetos o no a las disposiciones imperativas del proyecto de instrumento, o qué disposiciones del proyecto de instrumento no serían imperativas, y en qué circunstancias. El Grupo de Trabajo examinó el texto del proyecto de artículo 2 que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36, particularmente su párrafo 3. Se sostuvo que la definición del ámbito de aplicación del proyecto de instrumento podía abordarse conforme a tres criterios, cada uno de los cuales tenía ventajas e inconvenientes.

Criterio documental

84. El primer criterio, que es el que se siguió en las Reglas de La Haya-Visby, se basa en una prueba documental, es decir, se exigiría que existiera un conocimiento de embarque o un documento similar para que el instrumento fuera aplicable. Una de las ventajas que tiene ese criterio es que, una vez expedido el documento, quedará automáticamente sujeto al régimen imperativo de la responsabilidad. Se argumentó también que tenía la ventaja de ser muy conocido, pues llevaba mucho tiempo aplicándose. No obstante, se consideró que este criterio tenía el inconveniente de que en el comercio moderno no se utilizaban necesariamente conocimientos de embarque o documentos similares y de que, además, en el futuro

tal vez se utilizarían nuevos documentos que quizá no entrarían en ninguna de las definiciones concebidas conforme a ese criterio. Sin embargo, se sugirió que, para paliar ese inconveniente relativo a la definición, se enunciara una lista no exhaustiva de los documentos que habrían de regirse imperativamente por el proyecto de instrumento, seguida de una categoría genérica final. Se objetó que con la inclusión de una categoría genérica final no se resolvería necesariamente el problema, ya que con ello podría crearse incertidumbre. Se argumentó también que el criterio documental era obsoleto y que no encajaría fácilmente en el enfoque que se sigue en el proyecto de instrumento.

Criterio contractual

85. El segundo criterio, que se había seguido en las Reglas de Hamburgo y que se enunciaba en el párrafo 3 del proyecto de artículo 2 en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36, tenía una base contractual, es decir, se exigiría que hubiera un contrato de transporte de mercancías para que el instrumento fuera aplicable. Se sostuvo que ciertos tipos de contratos habrían de quedar al margen del ámbito de aplicación del proyecto de convención, pese a ser contratos de transporte; éstos serían, por ejemplo, las pólizas de fletamento para viajes, o los contratos de transporte especializados, como los contratos por volumen o las pólizas de espacio o de plazas en contenedores, los contratos de cargas muy pesadas y los contratos de remolque, que también podrían crear problemas con las definiciones. No obstante, se estimó también que muchos de los contratos que quedarían excluidos en el enfoque contractual entraban en el ámbito del comercio no efectuado por buques de línea y que, por consiguiente, quedarían también excluidos si se adoptaba el criterio comercial.

Criterio comercial

86. El tercer criterio se fundamentaba en las operaciones comerciales y, conforme a él, el proyecto de instrumento habría de aplicarse con carácter imperativo a todos los contratos de comercio por buques de línea regular, pero no a los relativos a buques de línea no regular o especialmente fletados (“tramp”). Este enfoque tenía la ventaja de que era el más implantado en las prácticas de comercio y de que obviaba la necesidad de definir con exactitud todos los tipos posibles de contratos que entrarían en el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento. No obstante, este criterio podría también plantear problemas en la definición jurídica de las categorías pertinentes, así como en lo relativo a la protección de terceros.

Contratos libremente negociados

87. Se señaló asimismo que otro aspecto de interés para el ámbito de aplicación era la cuestión de si un determinado contrato de transporte había sido negociado libremente por las partes. Se sostuvo que el instrumento debería aplicarse de manera no imperativa a los contratos que se hubieran negociado libremente, con la excepción de ciertas obligaciones que no deberían poder modificarse de común acuerdo, como la navegabilidad del buque; en cambio, los contratos que no hubieran sido negociados libremente deberían regirse de manera imperativa por el instrumento. A este respecto, se expresó también preocupación por la situación de los pequeños cargadores, que no tenían tanto poder de negociación y podían resultar

perjudicados al negociar contratos a los que el instrumento no fuera aplicable imperativamente.

Carácter imperativo de determinadas disposiciones del proyecto de instrumento

88. Otro de los aspectos que debía examinar el Grupo de Trabajo en esa ocasión era el de determinar si alguna de las disposiciones del proyecto de instrumento debería tener carácter imperativo y, en caso afirmativo, cuál o cuáles de ellas.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del ámbito de aplicación

89. Al cabo de las deliberaciones surgió un amplio consenso con respecto a la aplicabilidad imperativa del instrumento a los transportes tradicionales con los habituales conocimientos de embarque o cartas de porte marítimo y a los transportes que se rigieran por documentos electrónicos equivalentes. Además, una gran mayoría de delegaciones se declaró partidaria de que las pólizas de fletamento tradicionales, los contratos por volumen ocupado en el comercio con buques que no fueran de línea regular, el fletamento de plazas en contenedores de buques de línea regular y los contratos de remolque y de transporte de mercancías muy pesadas quedaran excluidos del ámbito de aplicación del instrumento. La mayoría de las delegaciones fue partidaria del criterio contractual. Sin embargo, se consideró que se podía llegar a una fórmula intermedia en que se combinaran los tres criterios. También podían tenerse en cuenta otros factores al tratar de determinar la imperatividad de la aplicación del instrumento, como la cuestión de si un contrato se había negociado libremente o no y si algunas disposiciones deberían ser siempre imperativas.

90. El Grupo de Trabajo decidió lo siguiente:

- Encomendar a un grupo de redacción oficioso que preparara una disposición sobre el ámbito de aplicación que se basara en las opiniones esbozadas en el párrafo anterior y que, en cualquier caso, tomara en consideración el texto enunciado en el párrafo 3 del proyecto de artículo 2 del documento A/CN.9/WG.III/WP.36 (véanse los párrafos 105 a 109 *infra*).

Los terceros

91. Se recordó que el Grupo de Trabajo había convenido en abordar en la segunda parte de su análisis de la autonomía contractual el carácter imperativo del régimen del proyecto de instrumento en lo que concierne a la protección de los terceros que gozaran de derechos en virtud de sus disposiciones (A/CN.9/544, párrafo 81). Si bien el Grupo de Trabajo tenía ante sí un proyecto de texto relativo a los terceros, a saber, el párrafo 4 del proyecto de artículo 2 del documento A/CN.9/WG.III/WP.36, en que se exigía un título de transporte negociable o un registro electrónico negociable, se propusieron las dos variantes siguientes:

“Variante 1: Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, si se expide un título de transporte o un registro electrónico en virtud de una póliza de fletamento, un contrato de fletamento, un contrato por volumen o un acuerdo análogo, las disposiciones del presente instrumento se aplicarán a ese título de transporte, documento electrónico o registro electrónico en la medida en que éste regule

la relación entre el porteador y toda persona designada como consignador o consignatario o toda persona que sea el tenedor del documento, siempre y cuando la persona no sea el fletador ni otra de las partes en el contrato mencionado en el párrafo 1.

Variante 2: Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, las disposiciones del presente instrumento regirán las relaciones entre el porteador y un tercero al que confieran derechos u obligaciones respecto del porteador, siempre y cuando esa persona no sea el fletador ni otra de las partes en el contrato mencionado en el párrafo 1.”

92. Se informó al Grupo de Trabajo de que esas variantes se habían preparado en atención a la necesidad de dar amparo con carácter imperativo a los derechos de los terceros, si bien esa protección no debía estar relacionada con ningún título de transporte negociable como el conocimiento de embarque. En la primera variante se seguía exigiendo que hubiera un vínculo entre el tercero y un documento o un registro electrónico, aunque ya no se exigía que éste fuera negociable, en tanto que en la segunda variante se omitía toda referencia a un título de transporte o a un registro electrónico de ninguna clase.

Definición de “terceros”

93. Se opinó que en la segunda variante se daba más protección a los terceros, si bien se advirtió que esa variante podía ser demasiado amplia y amparar involuntariamente a otras partes, por ejemplo, a un asegurador o un acreedor. También se planteó la cuestión de que en la segunda variante la expresión “derechos u obligaciones respecto del porteador” planteaba la posibilidad de imponer obligaciones a terceros. Se apoyó la primera variante porque en ella se exigía que hubiese cierta vinculación entre el tercero y un documento o un registro electrónico y porque se aclaraba más quién podía invocar esa disposición. También recibió cierto apoyo otra propuesta que consistía en limitar la definición de terceros a los consignadores, los consignatarios, las partes controladoras, los tenedores de los documentos, las personas mencionadas en el proyecto de artículo 31 y la “parte a la que se ha de dar aviso”. Se indicó que las categorías de consignador, consignatario y tenedor del documento tal vez ya abarcaban a las partes controladoras y la parte a la que se ha de dar aviso, lo que haría innecesario incluirlas expresamente.

Cuestión de basar o no la protección en un documento, negociable o no negociable

94. Se apoyó la opinión de que la imposibilidad de vincular la identidad del tercero a un documento haría difícil establecer los límites de la categoría y podía imponer una pesada carga al porteador al tener que determinar él mismo quiénes eran los terceros. Se opinó también que la relación entre el porteador y los terceros debía estar regida por normas imperativas con objeto de normalizar el texto del documento y reducir los gastos de la operación, especialmente en el caso de los créditos documentarios. Se sugirió que las normas imperativas de protección no se hicieran extensivas con ese fin a los terceros que no dispusieran de un documento o de un registro electrónico. Se consideró necesario que los terceros dispusieran de algún documento a fin de poder acogerse a las medidas de amparo. No obstante, se sugirió que sólo en los documentos o los registros electrónicos que transferían derechos se debía exigir la protección de los terceros, ya que en otros casos las partes podían negociar su propia protección en el contrato de compraventa y demás

acuerdos comerciales. Se planteó la posibilidad de aplicar ese razonamiento a los cesionarios del derecho de control cuando no se hubiera expedido documento alguno, si bien, de todos modos, esa cuestión había de tenerse en cuenta en las deliberaciones futuras sobre el derecho de control.

Otras consideraciones

95. Se recordó que el Grupo de Trabajo debía considerar la cuestión de los terceros al determinar qué disposiciones del proyecto de instrumento debían ser de carácter imperativo, con objeto de garantizar que el amparo de aquéllos no fuera una mera fórmula. También se sugirió la posibilidad de que hubiera que amparar a otros terceros, razón por la cual aún no se debía considerar agotada esa categoría. Se advirtió que había que actuar con prudencia al reconocer derechos a los terceros sobre la base de documentos que no fueran de titularidad. Asimismo, se sugirió que el término “terceros” tuviera un significado compatible con el que se le daba en las disposiciones relativas a los acuerdos de transporte por servicio de línea (OLSA) y en los contratos de fletamento.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto de los terceros

96. El Grupo de Trabajo convino en que:
- En el proyecto de instrumento se debían amparar los derechos de los terceros;
 - Los terceros debían determinarse sobre la base del criterio documental enunciado en la variante 1;
 - La categoría de los terceros cuyos derechos había que amparar debía establecerse claramente, si bien aún no había de considerarse agotada;
 - Era necesario tener en cuenta la protección de los terceros al determinar qué disposiciones del proyecto de instrumento debían ser de carácter imperativo;
 - El término “terceros” debía tener un significado compatible con el que se le daba en otras disposiciones del proyecto de instrumento, especialmente las relativas a los acuerdos OLSA y a los contratos de fletamento.

Acuerdos de transporte marítimo por servicio de línea (proyecto de artículo xx)

97. Se recordó que el Grupo de Trabajo había convenido en que el tercer aspecto que abordaría en su análisis de la autonomía contractual sería la aplicación del proyecto de instrumento a los acuerdos de transporte marítimo por servicio de línea (OLSA) (véanse los documentos A/CN.9/WG.III/WP.42, párrafos 18 a 29, y A/CN.9/WG.III/WP.34, párrafos 34 y 35), tema que ya se había presentado en el 12º período de sesiones (véase A/CN.9/544, párrafo 78).

Presentación de la propuesta

98. El Grupo de Trabajo escuchó la presentación de una disposición relativa a los acuerdos OLSA, que en principio se regirían por el proyecto de instrumento, si bien en determinadas circunstancias podrían excluir la aplicación de algunas de sus disposiciones. Se dijo también que los acuerdos OLSA promoverían los objetivos del proyecto de instrumento al ofrecer una solución flexible en función del mercado que atendería, además, a las futuras necesidades del comercio. Se sostuvo que el proyecto de artículo xx, enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.42, tenía por objeto compaginar de forma equilibrada los intereses de los cargadores, los porteadores y los intermediarios, y proteger al mismo tiempo a las partes con menor peso o influencia. Se añadió que esos objetivos se lograrían, en particular, adoptando los principios de igualdad de trato de las empresas de transporte marítimo que no explotan buques y las que sí lo hacen, transparencia en cuanto a las excepciones, excepciones negociadas libremente, objetividad, aplicación automática del proyecto de instrumento, a falta de excepciones expresas, y protección de los terceros.

Debate general

99. El Grupo de Trabajo estudió la propuesta sobre los acuerdos OLSA y observó que el efecto principal de la disposición propuesta consistía en permitir que los porteadores se sustrajeran a la aplicación del proyecto de instrumento, lo cual representaría una excepción importante a su régimen imperativo. Se dijo que esto constituiría un motivo de especial preocupación, habida cuenta del gran volumen de operaciones comerciales que se regirían por acuerdos OLSA. Se sugirió que esos acuerdos se definieran con criterios amplios como contratos para el transporte futuro de un determinado volumen de mercancías en varias remesas durante determinado período en buques de línea regular, modalidad bien conocida en el ramo de los transportes marítimos.

100. Se expresaron reservas generales acerca de los acuerdos OLSA. Se sostuvo que las partes en esos acuerdos no deberían poder desvincularse de determinadas disposiciones imperativas del proyecto de instrumento. Se afirmó también que el establecimiento de un régimen especial para los acuerdos OLSA podría crear problemas relacionados con la competencia en el mercado. No obstante, se consideró que en la práctica comercial había quedado demostrado que en los acuerdos OLSA tanto los porteadores como los cargadores podían obtener ventajas comerciales al excluir la aplicación del régimen general de la responsabilidad y, además, que la mayoría de las demandas relativas a la carga eran presentadas por terceros que no se verían afectados por esa excepción aplicable entre las partes en los acuerdos OLSA. Se planteó también el problema de la protección de los pequeños cargadores con escasa influencia o escaso poder de negociación, que con los acuerdos OLSA podrían verse perjudicados por los porteadores. No obstante, se señaló que en la práctica los pequeños cargadores en general preferían recurrir a los acuerdos de tarifas, que no eran contratos de transporte pero garantizaban una tarifa máxima sin especificar el volumen, en vez de celebrar contratos por volumen, y que el hecho de que los acuerdos de tarifas resultaran más atractivos, combinado con los efectos de las fuerzas del mercado, reduciría al mínimo los riesgos de que los cargadores fueran perjudicados por los porteadores si se aplicaba el régimen propuesto para los acuerdos OLSA. Muchas delegaciones apoyaron la inclusión de

disposiciones sobre los acuerdos OLSA en el proyecto de instrumento, siempre y cuando se tuvieran en cuenta esas y otras cuestiones.

Definición de acuerdo OLSA

101. Se estimó que la definición de acuerdo OLSA que se daba en los párrafos 2 y 3 del proyecto de artículo xx era excesivamente detallada. Se respondió que se habían hecho esas precisiones para evitar que se hicieran excepciones fortuitas o involuntarias al proyecto de instrumento. Se observó, además, que el requisito de prestar “un servicio que de otra forma no estarían obligados a prestar” era relativamente vago y podía dar lugar a abusos por parte de los porteadores que trataran de eludir las disposiciones imperativas del proyecto de instrumento, al no haber ningún criterio relativo a la importancia del servicio suplementario. También se formularon reservas sobre la utilización de las palabras “mutuamente negociado”, por estimarse que podían plantear problemas probatorios sobre la auténtica autonomía contractual de las partes. Algunas delegaciones apoyaron la propuesta de que se paliara esa dificultad imponiendo al porteador la obligación de demostrar que el cargador había dado realmente su consentimiento. Sin embargo, frente a este argumento se sostuvo que, habida cuenta del carácter de los acuerdos OLSA, las partes en ellos eran profesionales experimentados que entendían el alcance de sus actos, sin necesidad de que se previeran otras salvaguardias de procedimiento.

Elección del foro

102. Uno de los aspectos de la propuesta relativa a los acuerdos OLSA radicaba en que, en aras de la certidumbre comercial, la disposición vinculante sobre la elección del foro en los acuerdos OLSA se debía hacer extensiva a los terceros que recibieran notificación por escrito del foro designado, siempre y cuando se cumplieran ciertas condiciones, como la existencia de un vínculo apropiado con el foro elegido (véanse los documentos A/CN.9/WG.III/WP.34, párrafo 35, y A/CN.9/WG.III/WP.42, nota 3). Sobre esta propuesta se formularon reservas motivadas por el hecho de que se aplicara la disposición relativa al foro a terceros que desconocieran el acuerdo, por tratarse de una cuestión muy delicada y porque se puso en duda que fuera procedente enunciarla en un instrumento internacional, en particular habida cuenta de la jurisprudencia existente sobre la cuestión de hacer extensivas a terceros las cláusulas sobre jurisdicción.

Transporte multimodal

103. Se expresó cierta inquietud por los efectos que podría tener el régimen propuesto en relación con los acuerdos OLSA en el sistema de redes de transporte multimodal. Se argumentó que el texto propuesto no afectaba al funcionamiento que se pretendía dar al sistema de redes en el artículo 8 del proyecto de instrumento, dado que los acuerdos contractuales no podían excluir la aplicación de las disposiciones imperativas del régimen de la responsabilidad de los convenios de transporte unimodal. No obstante, se observó asimismo que en el proyecto de artículo sobre los acuerdos OLSA no se especificaba la relación del régimen contractual con la legislación nacional de carácter imperativo, lo cual podría crear ambigüedad.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del proyecto de artículo xx

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

- No oponerse a que se insertara en el proyecto de instrumento una disposición relativa a los acuerdos OLSA, a reserva de que se aclararan las cuestiones relativas, en general, a la aplicación del proyecto de instrumento a los contratos por volumen;
- Prestar especial atención a la definición de los acuerdos OLSA y a la protección de los intereses de los pequeños cargadores y de los terceros y volver a tratar la cuestión de determinar qué disposiciones del proyecto de convenio, si las hubiera, deberían ser de aplicación imperativa en los acuerdos OLSA;
- Estudiar también cuál sería el lugar óptimo del proyecto de instrumento para insertar una disposición relativa a los acuerdos OLSA;
- Se invitó a los proponentes originales de la propuesta relativa a los acuerdos OLSA a trabajar con otras delegaciones interesadas para afinar la definición pertinente.

Revisión de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación

105. Por solicitud del Grupo de Trabajo (véanse los párrafos 83 a 96 *supra*), un grupo de redacción oficioso integrado por varias delegaciones preparó una revisión de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación. Al presentarse la revisión, se indicó que en el texto se utilizaba un criterio “híbrido”, ya que se incorporaban elementos de los tres posibles planteamientos. El texto revisado se basaba en el amplio consenso expresado por el Grupo de Trabajo, como consta en los párrafos 83 a 96 *supra*, y se inspiraba en el apartado a) del proyecto de artículo 1 y en el proyecto de artículo 2 del texto que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36. El texto que se sometió a consideración del Grupo de Trabajo fue el siguiente:

“Artículo 1

a) Por “contrato de transporte” se entenderá un contrato en virtud del cual un porteador, a cambio del pago del flete, se compromete a transportar mercancías de un lugar a otro. Ese compromiso debe abarcar el transporte de mercancías por mar y puede abarcar el transporte de mercancías por otros medios antes o después del transporte por mar. [Se considerará contrato de transporte todo contrato que prevea la opción de transportar las mercancías por mar, siempre y cuando las mercancías se transporten efectivamente por mar.]

[...] Por “servicio de línea” se entenderá un servicio de transporte marítimo que

- i) se pone a disposición del público en general mediante anuncios publicitarios o de otra manera; y
- ii) se realiza con regularidad entre determinados puertos conforme a calendarios o fechas de partida anunciados.]

[(-) Por “servicio distinto del servicio de línea” se entenderá todo servicio de transporte marítimo que no sea un servicio de línea.]

Artículo 2

1. A reserva de lo dispuesto en los artículos 3 a 5, el presente instrumento se aplicará a los contratos de transporte en que el lugar de recepción [especificado en el contrato] y el lugar de entrega [especificado en el contrato] estén en Estados diferentes, y en que el puerto de carga [especificado en el contrato] y el puerto de descarga [especificado en el contrato] estén situados en Estados diferentes, si

a) el lugar de recepción [especificado en el contrato] [o el puerto de carga [especificado en el contrato]] está en un Estado Contratante, o

b) el lugar de entrega [especificado en el contrato] [o el puerto de descarga [especificado en el contrato]] está en un Estado Contratante, o

c) [el lugar en que se realiza efectivamente la entrega es uno de los lugares facultativos de entrega [especificados en el contrato] y está en un Estado Contratante, o]

d) en el contrato de transporte se estipula que dicho contrato se regirá por el presente instrumento o por la legislación de cualquier Estado que le dé efecto.

[Por lugares y puertos [especificados en el contrato] se entenderá los lugares y puertos previstos en el contrato de transporte o en los datos del contrato.]

[2. El presente instrumento se aplicará independientemente de la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del consignatario o de cualquier otra parte interesada.]

Artículo 3

1. El presente instrumento no se aplicará

a) a reserva de lo dispuesto en el artículo 5, a las pólizas de fletamento, independientemente de que se utilicen o no en relación con servicios de línea; y

b) a reserva de lo dispuesto en el artículo 4, a los contratos por volumen, los contratos de fletamento y contratos análogos en que se prevea el transporte futuro de mercancías en una serie sucesiva de remesas, independientemente de que se utilicen o no en relación con servicios de línea; y

(c) a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2, a otros contratos relativos a servicios que no sean de línea.

2. El presente instrumento se aplicará a los contratos de transporte relativos a servicios que no sean de línea en virtud de los cuales el porteador expida un título de transporte o un documento electrónico que

a) sirva de comprobante de que el porteador o una de las partes ejecutantes ha recibido las mercancías; y

b) sirva de comprobante del contrato de transporte o contenga dicho contrato,

salvo en lo que respecta a la relación entre las partes en un contrato de fletamento o acuerdo análogo.

Artículo 4

Si en un contrato se dispone el transporte futuro de mercancías en una serie sucesiva de remesas, el presente instrumento se aplicará a cada una de ellas de conformidad con lo previsto en el artículo 2 y en los apartados a) y c) del párrafo 1 y el párrafo 2 del artículo 3.

Artículo 5

Si un título de transporte o un documento electrónico se expide de conformidad con un contrato de fletamento o un contrato previsto en el apartado c) del párrafo 1 del artículo 3, dicho título de transporte o documento electrónico deberá regirse por las disposiciones del presente instrumento y éstas se aplicarán al contrato probado por ese instrumento a partir del momento en que rija las relaciones entre el porteador y la persona que goce de derechos en virtud del contrato de transporte, siempre y cuando esa persona no sea un fletador ni una de las partes en un contrato previsto en el apartado c) del párrafo 1 del artículo 3.”

106. Se informó al Grupo de Trabajo de que el grupo de redacción oficioso no había tenido suficiente tiempo para examinar los acuerdos OLSA ni los proyectos de artículo 88 y 89. Se señaló, además, que no había diferencias sustanciales entre el texto revisado de la definición de “contrato de transporte” del artículo 1 y el texto original que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.36, salvo por el traslado del requisito relativo al tramo marítimo internacional al artículo 2 de la revisión. En la parte del proyecto de artículo 1 relativa a las definiciones se proponía incluir las definiciones de “servicio de línea” y “servicio distinto del servicio de línea”. En el artículo 2 de la revisión figuraba prácticamente todo el texto original del proyecto de artículo 2, pero se había añadido el requisito “doble” de que tanto el contrato de transporte en general como el propio transporte fueran de carácter internacional, se utilizaba la expresión “especificado en el contrato” entre corchetes para definir mejor los términos y se había colocado el párrafo 2 entre corchetes. En el párrafo 1 del artículo 3 de la revisión se procuraba establecer un paralelismo entre la cláusula de exclusión del párrafo 3 del artículo 2 original, en que se mencionaban en primer lugar las pólizas de fletamento y luego los contratos por volumen, los contratos de fletamento y los contratos análogos, con el apartado c) de la revisión, a fin de ayudar a determinar los “contratos análogos”. Así pues, en el párrafo 2 del artículo 3 de la revisión se utilizaban elementos combinados de la definición de “título de transporte” que figuraba en el apartado k) del proyecto de artículo 1 original a efectos de tener en cuenta ciertos contratos relativos a servicios distintos de los servicios de línea que no se debían excluir del ámbito de aplicación del proyecto de instrumento. El artículo 3 de la revisión era complejo, pero servía para garantizar que las operaciones previstas en las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby siguieran quedando comprendidas en el proyecto de instrumento. Se dijo que el artículo 4 de la revisión era esencialmente similar al párrafo 5 del proyecto de artículo 2 original. Por último, el artículo 5 de la revisión tenía por objeto amparar los derechos de los terceros en los términos del párrafo 4 del proyecto de artículo 2

original, aunque se había utilizado el criterio de “documento no negociable” esbozado en el párrafo 94 *supra*.

107. Si bien el Grupo de Trabajo reconoció la necesidad de seguir examinando el texto revisado antes de adoptar una posición concreta al respecto, se formularon varias observaciones generales. Se dudaba de que en la revisión se abordara de manera adecuada el carácter internacional del tramo marítimo del transporte. Se dijo que en la revisión se exigía un carácter internacional “doble”, ya que el párrafo 1 del artículo 2 disponía que los lugares de recepción y de entrega estuvieran en distintos Estados y que los puertos de carga y de descarga también estuvieran en distintos Estados.

108. Se planteó la duda de si cabía aclarar lo que se entendía por “contratos por volumen” y “contratos de fletamento” en el apartado b) del párrafo 2. Se sugirió definir esas expresiones para garantizar una interpretación uniforme. Al respecto, se observó que la intención del apartado b) del párrafo 2 era ayudar a normalizar la interpretación de esas expresiones explicando que los “contratos análogos” eran aquellos “en que se prevea el transporte futuro de mercancías en una serie sucesiva de remesas, independientemente de que se utilicen o no en relación con servicios de línea”. Se expresaron reservas con respecto a la inclusión de toda otra definición de esas expresiones, en particular debido a los diversos usos que se les daba en los distintos países.

109. El Grupo de Trabajo convino en que la revisión se podía tomar como una buena base para las futuras deliberaciones relativas al ámbito de aplicación, una vez que se hubiese reflexionado y se hubiesen celebrado consultas al respecto.

Vía judicial

Debate general

110. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el proyecto de capítulo 15, relativo a la vía judicial, que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32 y consiste en una variante A y una variante B, y observó que la diferencia entre las dos variantes radicaba en que en la variante A se incluía el proyecto de artículo 75, relativo a la litispendencia (véanse los párrafos 142 a 144 *infra*). El Grupo de Trabajo escuchó un breve informe redactado por el grupo de consultas oficiosas que se estableció con objeto de proseguir las deliberaciones entre sus períodos de sesiones (véase A/CN.9/552, párrafo 167, y los párrafos 11 y 82 *supra*). El grupo de consultas había sostenido un intercambio de opiniones no sólo acerca de las disposiciones del proyecto de capítulo 15, sino también respecto de principios más amplios, como la conveniencia de incluir o no disposiciones relativas a la jurisdicción o a la vía judicial, y sobre la forma que podrían revestir dichas disposiciones.

111. En general el Grupo de Trabajo se declaró partidario de que se introdujera en el texto un capítulo referente a la vía judicial. Según algunas delegaciones, el tema de la competencia jurisdiccional debería dejarse totalmente en manos de las partes en el contrato de transporte. Además, se temía que las negociaciones sobre este complejo tema acabaran impidiendo que se llegara a un consenso sobre las disposiciones del proyecto de instrumento; también se temía que con las disposiciones en materia de jurisdicción que figuran en el proyecto de instrumento, que se basan en las Reglas de Hamburgo, se impusieran obstáculos a los Estados

deseosos de ratificar el instrumento. Se planteó asimismo la cuestión de si, en caso de que el Grupo de Trabajo conviniera en insertar en el texto un capítulo relativo a la competencia jurisdiccional o a la vía judicial, habría que suprimir el apartado d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 2, relativo al ámbito de aplicación del proyecto de instrumento (véase A/CN.9/WG.III/WP.36, nota 18 de pie de página).

112. Se explicó también al Grupo de Trabajo que la Comunidad Europea había introducido reglas comunes en materia de competencia jurisdiccional, que figuraban en el artículo 1 del Reglamento de Bruselas (Reglamento (CE) N° 44/2001, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial y al reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil) y que no impedirían a los Estados miembros que hubieran suscrito dichas reglas negociar normas para el proyecto de instrumento que, de ser necesario, se apartaran del Reglamento de Bruselas.

Conclusiones del Grupo de Trabajo

113. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en incluir en el proyecto de instrumento un capítulo relativo a la jurisdicción o a la vía judicial.

Artículo 72

Vía judicial limitada a los Estados Contratantes

114. Muchas delegaciones estuvieron de acuerdo en que las palabras “ante un tribunal” tenían un alcance excesivo que debería limitarse agregándoles las palabras “de un Estado Contratante”. Otro problema conexo que se planteó era la cuestión de si sería apropiado que se recurriera al derecho interno del Estado del foro para determinar el tribunal competente en procedimientos judiciales, como se indica en la introducción del proyecto de artículo 72. A este respecto, se hizo referencia al párrafo 1 del artículo 33 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (“el Convenio de Montreal”), que, según se afirmó, permitía recurrir a tribunales tanto nacionales como internacionales para determinar la competencia. No obstante, se apoyó la opinión de que era apropiado y habitual recurrir al derecho interno en los convenios de transporte.

Conclusiones del Grupo de Trabajo

115. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en que en la introducción del proyecto de artículo 72 se agregaran a las palabras “ante un tribunal” las palabras “de un Estado Contratante”.

Partes a las que deberían ser aplicables las normas

116. Si bien se opinó que las disposiciones relativas a la competencia debían abarcar todas las cuestiones contractuales, el Grupo de Trabajo prosiguió su examen partiendo de la premisa de que, en general, las disposiciones del proyecto de artículo 72 eran útiles como base de las deliberaciones sobre la competencia judicial para entender en demandas entabladas por la parte reclamante de la carga contra el porteador contratante. Sin embargo, se consideró que en las acciones judiciales incoadas contra una parte ejecutante marítima no serían apropiados los factores de

conexión enunciados a la sazón en el proyecto de artículo 72 a efectos de determinar la competencia para entender en acciones judiciales contra el porteador contratante. Además, se estimó que, por lo menos para dos tipos de partes ejecutantes marítimas, habría que enunciar factores de conexión distintos a fin de que estuviera debidamente justificada la jurisdicción sobre dichas partes; así, el estibador o la empresa de una terminal de transporte debería estar sujeto a una jurisdicción limitada al criterio del establecimiento principal o del lugar en que se prestara un servicio, mientras que sería razonable disponer que la jurisdicción sobre el porteador marítimo se determinara en función del puerto de carga o del puerto de descarga. Esta opinión recibió apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo

117. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en lo siguiente:

- La lista de factores de conexión enunciada en el proyecto de artículo 72 sólo sería adecuada en lo que respecta a las acciones judiciales entabladas por la parte reclamante de la carga contra el porteador contratante;
- Las demandas incoadas contra la parte ejecutante marítima deberían estar sujetas a factores de conexión distintos.

“demandante”

118. Se señaló que tal vez no era apropiada la utilización que se hacía del término “demandante” en la introducción del proyecto de artículo 72 para denotar la persona que tiene derecho a elegir el foro. Al respecto se observó que un porteador demandado por la pérdida de la carga o por los desperfectos sufridos por ésta podría realmente evitar que se le impusiera el tribunal elegido por el demandante entablado, a su vez, una acción judicial para obtener una declaración de exención de responsabilidad. A fin de evitar esta situación, se sugirió que en la introducción del proyecto de artículo se empleara un término que dejara claro que la elección del foro correspondía únicamente a la parte reclamante de la carga. A tal efecto, se propuso que se sustituyera el término “demandante” por “la parte reclamante” y que el concepto de “parte reclamante” se definiera del modo siguiente: “la persona que entabla una acción judicial contra el porteador”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo

119. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en que se sustituyera el término “demandante” por una expresión más apropiada por la que se entendiera claramente que se hacía referencia a “la parte reclamante de la carga”, y no al porteador.

Concurso de acciones - Concentración de demandas en un único foro

120. Se planteó la cuestión de si, en el capítulo sobre la jurisdicción, convendría que todas las demandas entabladas a raíz de un mismo incidente se concentraran en un único foro. Si bien no se llegó a ningún acuerdo concreto al respecto, se sugirió que se incluyeran en el proyecto de artículo 72, como factores de conexión, el puerto de carga y el puerto de descarga (véase el párrafo 128 *infra*); se argumentó

que de este modo las diversas partes reclamantes de la carga tendrían un interés común obvio e importante sobre cuya base elegirían lógicamente el foro. Se expresó cierta preferencia por que se adoptara un conjunto de normas que facilitarían la concentración de las acciones judiciales en un único foro, en vez de redactar una regla específica con tal fin. Se observó también que el artículo I del Reglamento de Bruselas contenía una regla que podría ser muy instructiva al respecto.

Conclusiones del Grupo de Trabajo

121. El Grupo de Trabajo no llegó a ningún acuerdo concreto sobre esta cuestión.

Apartado a) - El lugar del establecimiento principal o de residencia habitual del demandado

122. El Grupo de Trabajo apoyó, en general, el apartado a). Se observó que si bien en él se hacía referencia al establecimiento principal del demandado, en el artículo 34 del proyecto de instrumento, relativo a los datos del contrato, se exigía simplemente el nombre y la dirección del porteador. Se preguntó si esos datos debían tenerse por el establecimiento principal, o si habría que especificar ese requisito. Se comentó que, en caso de que se suprimiera el apartado b), podría aclararse el enunciado del apartado a), tal vez haciendo referencia al domicilio legal del demandado. Al plantearse la cuestión de si había realmente alguna diferencia entre el domicilio y el establecimiento principal, una delegación se remitió al artículo 34 del Convenio de Montreal, que designaba “el tribunal competente en el domicilio del porteador o de su establecimiento principal por conducto del cual se haya celebrado el contrato”.

123. A raíz de este debate, se convino en que la expresión “establecimiento principal” figurara en adelante entre corchetes para ser reexaminada, y tal vez definida, ulteriormente, y que al final del apartado se insertaran las palabras “su domicilio” entre corchetes.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del apartado a)

124. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino lo siguiente:

- Poner entre corchetes las palabras “establecimiento principal”;
- Insertar entre corchetes, al final del párrafo, las palabras “su domicilio”.

Apartado b) - Lugar de celebración del contrato

125. Se apoyó con vehemencia la supresión del apartado b). De conformidad con las notas de pie de página 223 y 30 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32, las delegaciones coincidieron en que, en la práctica moderna del ramo de los transportes, el lugar de celebración del contrato de transporte no tenía prácticamente ninguna importancia para su ejecución y, dado que en el proyecto de instrumento no se hacía ninguna distinción entre los documentos sobre papel y los documentos electrónicos, podía resultar difícil, cuando no imposible, determinar el lugar de celebración del contrato. Se sugirió que se diera cierta importancia a la filial de la empresa por conducto de la cual se hubiera celebrado el contrato, como factor de

conexión en las demandas judiciales entabladas contra una parte que no fuera el porteador contratante. Se sugirió tener presente esta propuesta en ulteriores deliberaciones.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del apartado b)

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

- Suprimir el apartado b);
- Tener presente en futuras deliberaciones la cuestión de si la filial por conducto de la cual se celebró un contrato podía considerarse un factor de conexión importante en las acciones judiciales entabladas contra partes ejecutantes marítimas.

Apartado c) - Lugar de recepción o de entrega

127. Las delegaciones apoyaron, en general, que se mantuviera en el texto del proyecto el lugar de recepción y de entrega de las mercancías como factores de conexión para la determinación del foro. Una delegación argumentó que no quedaba claro si las palabras “el lugar de recepción o el lugar de entrega” correspondían al lugar de recepción y entrega de las mercancías conforme al contrato o al lugar en que se hubieran producido realmente la recepción y la entrega. Se sugirió que se aclarara este matiz.

128. Se sugirió que, tal como se proponía en el párrafo 30 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34, se agregaran al apartado otros dos lugares, a saber, el puerto de carga y el puerto de descarga. Se sostuvo que era conveniente especificar esos dos lugares para conseguir que todas las acciones judiciales entabladas a raíz de un accidente se ejercitaran en un mismo foro. No obstante, algunas delegaciones consideraron que, si se añadían esos otros dos lugares, existía el riesgo de que se crearan factores de conexión excesivamente amplios para determinar la jurisdicción, lo que era innecesario y complicaría el asunto. Se expresó la opinión de que toda necesidad de prever otros lugares ya estaba resuelta con el apartado d), que permitía al demandante elegir cualquier otro lugar.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del apartado c)

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

- Añadir entre corchetes una referencia al puerto de carga y al puerto de descarga;
- Redactar el apartado en los siguientes términos: “El lugar [efectivo] de recepción o de entrega de las mercancías [previsto en el contrato]”.

Apartado d) - Lugar designado al efecto en el título de transporte y las cláusulas sobre jurisdicción

130. Con respecto al apartado d) se manifestaron tres opiniones. Un punto de vista fue que la competencia exclusiva debería ser la norma, de forma que el apartado d) constituiría el único fundamento en la materia, y el tribunal convenido en el contrato

de transporte, estuviese previsto o no en el proyecto de instrumento, sería el único foro competente. Se expresó cierto apoyo a la opinión de que las partes contratantes deberían ser libres para elegir la jurisdicción, y se señaló que eso aportaría certidumbre en el ámbito comercial.

131. Otro punto de vista fue que el apartado d) debería permitir la elección exclusiva de la jurisdicción por las partes contratantes, pero sólo si optaban por uno de los lugares enumerados en los apartados a) y c). Como explicación se apuntó que, si bien las partes reclamantes de la carga son negociantes avezados, una libertad total en la elección de jurisdicción podría dar lugar a abusos por parte del porteador. Por tal razón, se sugirió que el apartado d) sólo permitiera elegir entre lugares que tuvieran objetivamente una vinculación real con la operación y sólo lugares situados en un Estado Contratante.

132. Una tercera opinión fue que el foro designado en el título de transporte se considerase simplemente una base jurisdiccional más que se sumaría a la lista de posibles jurisdicciones entre las cuales la parte reclamante de la carga pudiera elegir en el proyecto de artículo. Se opinó que eso le daba más opciones, además de los lugares ya enunciados en los apartados a) y c), y no la limitaba a aceptar el foro especificado en la cláusula sobre jurisdicción.

133. El Grupo de Trabajo no llegó a un consenso en cuanto a la opinión que debería prevalecer con respecto a las cláusulas del contrato de transporte relativas a la jurisdicción.

Conclusiones del Grupo de Trabajo

134. El Grupo de Trabajo convino en seguir examinando este asunto a la luz de las deliberaciones y no llegó a un acuerdo concreto.

Acuerdos de transporte marítimo por servicio de línea (acuerdos OLSA)

135. Seguidamente, el Grupo de Trabajo escuchó una propuesta (véase A/CN.9/WG.III/WP.34, párrafos 34 y 35) de introducir, con respecto a los acuerdos OLSA, dos excepciones a las reglas generales relativas a la jurisdicción enunciadas en el artículo 72. Se propuso dar a las partes en un acuerdo OLSA la posibilidad de sustraerse a los términos del proyecto de instrumento, incluso a las disposiciones sobre la elección del foro, y que la elección de foro prevista en el acuerdo OLSA fuera exclusiva. Se señaló que las condiciones y los criterios exigidos para que un acuerdo se denominara OLSA ofrecerían una salvaguardia adecuada a las partes en el contrato. Una segunda excepción conexa sería que, cuando las partes en un acuerdo OLSA designaran un foro para las demandas relativas a la carga, esa elección debería ser vinculante para los terceros, siempre y cuando se les hubiese notificado por escrito dónde podría ejercitarse la acción y el lugar elegido tuviese una vinculación razonable con ésta. Se dijo que, puesto que la elección del foro era importante, por cuanto aseguraba previsibilidad a las partes, también era importante que la elección fuese vinculante para los terceros cuyos derechos dimanasen del acuerdo OLSA. Además se señaló que ese enfoque podía verse como una fórmula de transacción entre las tres opiniones expresadas acerca de las cláusulas sobre jurisdicción, pues si bien la elección de foro prevista en los acuerdos OLSA sería

exclusiva, por otra parte tendría que recurrirse a la lista de lugares enunciados en el proyecto de instrumento.

136. El Grupo de Trabajo no examinó concretamente la propuesta relativa a los acuerdos OLSA en relación con la jurisdicción, si bien se expresaron preocupaciones, en general, con respecto a la necesidad de incluir una cláusula sobre la competencia jurisdiccional en lo que respecta a esos acuerdos.

Artículo 73

137. El Grupo de Trabajo examinó el texto de la variante A del proyecto de artículo 73 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32. Se indicó que se habían omitido por inadvertencia una parte del apartado a) del párrafo 2 del artículo 21 de las Reglas de Hamburgo y la totalidad del apartado b) de la misma disposición, y que, hasta que se corrigiera esa omisión, deberían tenerse presentes esas disposiciones de las Reglas de Hamburgo.

Debate general

138. Se formularon reservas sobre la inserción de una disposición sobre el embargo preventivo del buque en el capítulo del proyecto de instrumento relativo a la jurisdicción. Se sostuvo que determinar el foro en función del lugar del embargo preventivo del buque podía causar problemas con el Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima de 1952 y el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999 (en adelante llamados “los convenios sobre embargo preventivo”). También se sostuvo que no abordar la relación del proyecto de instrumento con los convenios sobre embargo preventivo podía crear incertidumbre en cuanto a la posibilidad de invocar lo dispuesto en ellos con respecto a la competencia en el caso de demandas relacionadas con el instrumento. Esta argumentación recibió apoyo y varias delegaciones consideraron también que, antes de adoptar una decisión al respecto, el Grupo de Trabajo debería examinar más detenidamente la relación entre el proyecto de artículo 73 y los convenios sobre embargo preventivo.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del proyecto de artículo 73

139. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que todo el proyecto de artículo 73 figurara entre corchetes hasta que se evaluara más a fondo su relación con los convenios sobre embargo preventivo.

Artículo 74

140. El Grupo de Trabajo examinó el texto de la variante A del proyecto de artículo 74 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32. El artículo 74 se había redactado como fórmula de transacción entre los intereses de la parte reclamante de la carga y los del porteador, de modo tal que la primera pudiera elegir el foro judicial ante el que entablaría su demanda de conformidad con el proyecto de artículo 72 y el segundo no pudiera denegar el acceso a ninguno de los foros enumerados. No obstante, también se observó que el proyecto de artículo 74 era el reverso de la moneda, ya que la parte reclamante de la carga sólo podría elegir un foro que figurara en dicha lista. Si bien algunas delegaciones argumentaron que la

segunda oración del proyecto de artículo 74, que hacía referencia a las medidas cautelares, podría entrar en conflicto con los convenios sobre embargo preventivo, otras delegaciones consideraron que esa oración tenía justamente la finalidad de evitar limitaciones de las medidas cautelares y, por consiguiente, no entraría en conflicto con lo dispuesto en los mencionados convenios. Se manifestó apoyo general al proyecto de artículo 74.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del proyecto de artículo 74

141. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en mantener el texto del proyecto de artículo 74, pero también decidió estudiar las repercusiones que podría tener la segunda oración del artículo cuando se examinara la interacción entre el proyecto de artículo 73 y los convenios sobre embargo preventivo.

Artículo 75

142. El Grupo de Trabajo examinó el texto de la variante A del proyecto de artículo 75 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32. Con referencia a la nota 222 de pie de página del mencionado documento, se afirmó que, de conformidad con el enfoque seguido en las Reglas de Hamburgo, la variante A contenía una disposición sobre la litispendencia (*lis pendens*), mientras que en la variante B se había omitido, de conformidad con la decisión adoptada en 1999 por el Subcomité Internacional sobre la Uniformidad del Derecho de Transporte Marítimo, del Comité Marítimo Internacional (CMI). Se señaló al Grupo de Trabajo que el CMI, en su 38ª Conferencia Internacional, celebrada en junio de 2004, había examinado y ratificado la decisión adoptada en 1999.

143. Algunas delegaciones apoyaron la sugerencia de que se suprimiera el proyecto de artículo 75 y de que, por consiguiente, se aceptara la variante B del capítulo 15 como base para ulteriores deliberaciones, puesto que sería sumamente difícil llegar a un acuerdo sobre una disposición de litispendencia, dada la complejidad de la cuestión y dado que en los diferentes ordenamientos jurídicos del mundo la cuestión de la litispendencia se regulaba de diversas formas. Se planteó la cuestión de las repercusiones que pudiera tener la supresión de tal disposición en el proyecto de instrumento y se expresó la opinión de que la cuestión de la litispendencia debería dejarse al arbitrio del derecho interno. No obstante, se replicó que el derecho interno tal vez no podría regular adecuadamente el problema, dado que en muchos ordenamientos jurídicos no figuraban disposiciones que regularan la litispendencia internacional, y existía la posibilidad de que en algunos ordenamientos no se reconocieran y no pudieran ejecutarse reglas internacionales sobre la litispendencia. Si bien algunas delegaciones se declararon partidarias de suprimir la variante A del proyecto de artículo 75, el Grupo de Trabajo convino en mantener esa disposición en el texto del proyecto, pero poniéndola entre corchetes hasta que fuera reexaminada ulteriormente.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del proyecto de artículo 75

144. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en poner entre corchetes la variante A del proyecto de artículo 75, a reserva de ulteriores deliberaciones.

Artículo 75 bis

145. El Grupo de Trabajo examinó el texto de la variante A del proyecto de artículo 75 bis que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32. Se respaldó la opinión de que las circunstancias previstas en esa disposición, en que las partes podían elegir el foro de común acuerdo después de que hubiera surgido un litigio, difería notablemente de las previstas en las cláusulas sobre la elección del foro, que entraban a regir antes de que existiera un daño o una pérdida. En general se aceptó el principio enunciado en la variante A, si bien también se observó que, si en última instancia se aprobaba una cláusula de competencia exclusiva, ese proyecto de artículo podría ser redundante. Además, se expresaron las dudas que figuran a continuación con respecto a la claridad del texto del proyecto de artículo.

“todo acuerdo”

146. Se expresaron dudas en cuanto a la forma del acuerdo que sería aceptable en virtud del proyecto de disposición, en particular, si debía ser un acuerdo expreso o podía ser un acuerdo implícito.

“celebrado por las partes”

147. También se pidió que se aclarara si el término “partes” se aplicaba en esa disposición a las partes en el contrato de transporte o a las partes en la controversia surgida a raíz de la pérdida o el daño. Algunas delegaciones apoyaron la opinión de que la intención era referirse a las partes en la controversia y no a las partes en el contrato de transporte. Se sugirió que se aclarara esa idea en el texto de la disposición.

“después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte”

148. También se planteó la duda de si el acuerdo podía concertarse únicamente después de que se hubiera entablado una demanda con respecto a la pérdida o el daño, o si, por el contrario, en el texto se hacía referencia al momento en que se había producido la pérdida o el daño. Se apoyó la opinión de que la intención era referirse a los acuerdos concertados después de haberse producido la pérdida o el daño. Otra opinión fue que debería ser el momento en que las partes se enteraran de la pérdida o el daño. El Grupo de Trabajo convino en poner esa frase entre corchetes a reserva de ulteriores deliberaciones.

Cuestiones relativas al concurso de acciones

149. Recibió cierto apoyo la opinión de que el problema del concurso de acciones examinado en general con respecto a la competencia (véanse los párrafos 120 y 121 *supra*) también podía surgir con respecto al proyecto de artículo 75 bis, ya que podía haber demandas contra el porteador contratante y las partes ejecutantes marítimas al mismo tiempo, lo que tal vez complicaría la cuestión de ponerse de acuerdo sobre la competencia. Se sugirió tener en cuenta ese problema en futuras deliberaciones.

Conclusiones a que llegó el Grupo de Trabajo respecto del proyecto de artículo 75 bis

150. Al término de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo convino en:

- Poner entre corchetes la frase “después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte” a fin de indicar la necesidad de aclarar más ese aspecto;
- Considerar si había que hacer más aclaraciones con respecto a la forma del acuerdo necesario y a la identidad de las partes.

Arbitraje

151. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el capítulo 16, sobre arbitraje, que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32 y consiste en una variante A y una variante B, cuyas diferencias radican en que la primera contiene los proyectos de artículo 78 y 80, relativos a la sede del arbitraje y a las disposiciones imperativas en materia de arbitraje, respectivamente. Con referencia a la nota 225 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32, se informó al Grupo de Trabajo de que, en consonancia con el criterio seguido en las Reglas de Hamburgo, en la variante A se reproducían las disposiciones sobre arbitraje de dichas Reglas, mientras que la variante B estaba en consonancia con la decisión adoptada en 1999 por el Subcomité Internacional sobre la Uniformidad del Derecho de Transporte Marítimo del CMI. Se comunicó al Grupo de Trabajo que el CMI había examinado esa decisión de 1999 en su 38ª Conferencia Internacional, celebrada en junio de 2004, y había adoptado el principio expresado en el proyecto de artículo 76, y que, si bien se había expresado también apoyo al proyecto de artículo 79, no se había creado un consenso general sobre el capítulo relativo al arbitraje.

152. El Grupo de Trabajo escuchó un breve informe del grupo encargado de celebrar consultas oficiosas, establecido para proseguir las deliberaciones entre sus periodos de sesiones (véase A/CN.9/552, párrafo 167, y los párrafos 11, 82 y 110 *supra*). Se comunicó que el grupo había intercambiado opiniones acerca de la inserción de reglas de arbitraje en el proyecto de instrumento y acerca de los diversos aspectos que pudieran dimanar de dichas reglas.

Relación con la práctica general del arbitraje internacional

153. Se señaló que el proyecto de capítulo 16 se había tomado de las Reglas de Hamburgo, que se redactaron en 1978, antes de que recibieran amplia aceptación las normas uniformes de arbitraje internacional. Se sugirió que el proyecto de instrumento debería armonizarse, en particular, con la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional (la Ley Modelo) y con la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras, de 1958 (la Convención de Nueva York), y que apartarse de esas normas sólo debería tomarse en consideración si hubiera razones concretas de política para hacerlo. En este contexto, se declaró asimismo que era preciso examinar atentamente tres puntos en particular:

- El requisito previsto en el proyecto de artículo 76 de que los acuerdos de arbitraje constaran por escrito posiblemente debería coordinarse con la

labor en curso de la CNUDMI sobre el artículo 7 de la Ley Modelo, encaminada a liberalizar el requisito de forma;

- El requisito previsto en el proyecto de artículo 77 con respecto a incorporar el acuerdo de arbitraje en el título de transporte o el documento electrónico posiblemente debería coordinarse con la norma general de arbitraje relativa a la incorporación por remisión;
- El proyecto de artículo 79, que podría interpretarse como una restricción de la posibilidad de arbitraje *ex aequo et bono* (con equidad y justicia, es decir, con primacía sobre la letra estricta de un precepto legal, si es necesario), tal vez debería reconsiderarse, en vista de que en algunos países ese tipo de arbitraje se practica también en la esfera del derecho marítimo.

Debate general

154. Se expresó la opinión de que el principio de recurrir libremente al arbitraje era un concepto profundamente arraigado, tanto en la Ley Modelo como en la Convención de Nueva York, por lo que no se debería incluir disposición alguna al respecto en el proyecto de instrumento. Se manifestó también que las cláusulas de arbitraje tenían amplia aplicación en los servicios de línea no regular, y que las partes en las operaciones comerciales no aceptarían injerencia alguna en la práctica existente de recurrir al arbitraje con total libertad. Asimismo, se dijo que los servicios de línea no regular, que solían incorporar las Reglas de La Haya-Visby en sus contratos de fletamento, no estarían dispuestos a incorporar en futuros contratos de fletamento el proyecto de instrumento si éste contenía reglas sobre arbitraje. Además, se manifestó que los procedimientos de arbitraje eran fundamentales en el comercio internacional, como también lo eran los centros de arbitraje y las reglas sobre arbitraje ya existentes, por lo que insertar reglas de arbitraje en el proyecto de instrumento podría crear incertidumbre en el ámbito comercial. Se expresó apoyo a esta opinión.

155. Ahora bien, también se sugirió que sería ventajoso reglamentar con suficiente minuciosidad las cuestiones relacionadas con el arbitraje, posiblemente en los términos de las Reglas de Hamburgo.

156. Una tercera postura fue que el proyecto de instrumento debería contener sólo disposiciones básicas sobre arbitraje, de forma que no perturbara el régimen internacional correspondiente, pero que garantizase la aplicación de las disposiciones imperativas del proyecto de instrumento. En particular se dijo que no debería ser posible que simplemente recurriendo al arbitraje se soslayaran las normas sobre jurisdicción, que se consideraban útiles para evitar la aplicación abusiva del proyecto de instrumento. También se expresó apoyo a ese criterio. En este contexto, se indicó que la presencia de una cláusula de arbitraje en un contrato no afectaba al derecho del demandante a litigar en los lugares previstos en el proyecto de instrumento, con la siguiente excepción: si uno de esos lugares se hubiese elegido para el procedimiento de arbitraje, en ese lugar no se podría litigar, sino únicamente recurrir al arbitraje. Para litigar se debería recurrir a los otros lugares.

Conclusiones

157. Tras un debate general, el Grupo de Trabajo decidió que:

- Todo el capítulo 16 figurase entre corchetes;
- Las palabras “por un acuerdo que conste por escrito” del proyecto de artículo 76 figurasen entre corchetes;
- El proyecto de artículo 79 figurase entre corchetes;
- Se pidiese a la Secretaría que estudiase los posibles conflictos entre el proyecto de instrumento y la práctica uniforme del arbitraje internacional, tal como la recogen los instrumentos y leyes modelo de la CNUDMI;
- Se considerase la elaboración de una fórmula para impedir que se soslayaran las posibles normas imperativas del proyecto de instrumento recurriendo al arbitraje.

III. Otros asuntos

Cuestiones relativas al comercio electrónico

158. El Grupo de Trabajo recordó que la Comisión, tras haber terminado de elaborar su Ley Modelo sobre las Firmas Electrónicas, en 2001, había pedido al Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico) que examinara tres temas que podían ser objeto de su labor futura: la preparación de un instrumento internacional relativo a la contratación por vía electrónica; un estudio completo de los obstáculos jurídicos presentes en las convenciones y acuerdos comerciales uniformes vigentes que podían oponerse al desarrollo del comercio electrónico, y la cuestión de la negociabilidad y la transferencia de derechos sobre bienes por medios electrónicos.

159. El Grupo de Trabajo sobre Comercio Electrónico había llegado a la conclusión de que, como la negociabilidad y la transferencia de derechos era un ámbito jurídico delicado que exigía soluciones muy específicas, no debía abordarse en el proyecto de convención sobre la utilización de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales (anexo al documento A/CN.9/571). La preparación de esa convención y el estudio relativo a los instrumentos internacionales vigentes se habían emprendido simultáneamente, y el Grupo de Trabajo sobre Comercio Electrónico había terminado de preparar el proyecto de convención en su 44º período de sesiones.

160. Se indicó que el proyecto de convención contenía dos disposiciones que revestían interés en el contexto de la labor en curso del Grupo de Trabajo. En el párrafo 2 del proyecto de artículo 2 se excluía expresamente todo “documento o título transferible (incluso los conocimientos de embarque) que faculte a su portador o beneficiario para reclamar la entrega de las mercancías o el pago de una suma de dinero”. En el párrafo 2 del proyecto de artículo 19 se disponía que el régimen del proyecto de convención se aplicaría “a las comunicaciones electrónicas relativas a la formación o el cumplimiento de un contrato o acuerdo al que sea aplicable otra convención, tratado o acuerdo internacional, ... salvo que dicho Estado haya declarado ... que no quedará obligado por el presente párrafo”. Se observó que, sin

perjuicio de la exclusión prevista en el párrafo 2 del proyecto de artículo 2, en virtud del párrafo 2 del artículo 19 un contrato de transporte, que no era un título propiamente dicho, podría estar regulado por el régimen del proyecto de convención. Se invitó al Grupo de Trabajo a que examinara las consecuencias de esa disposición.

161. Si bien el Grupo de Trabajo sobre Comercio Electrónico aún no había tenido la oportunidad de examinar oficialmente el capítulo relativo a las comunicaciones electrónicas y demás disposiciones conexas del proyecto de instrumento que se estaba preparando, varias delegaciones integrantes de ese Grupo de Trabajo habían formulado opiniones a título oficioso sobre esos aspectos. Se había expresado preocupación acerca del concepto de “documento electrónico negociable de transporte” utilizado en el proyecto de instrumento, habida cuenta de las dificultades de lograr la equivalencia funcional entre los escritos y sus equivalentes electrónicos y, en particular, de garantizar la unicidad de los registros electrónicos. Otros aspectos que cabría examinar más a fondo eran las disposiciones sobre la autenticación de las comunicaciones entre las partes, en particular en vista del carácter transfronterizo del proyecto de instrumento.

162. Se sugirió que, habida cuenta de las esferas complementarias y de interés mutuo del proyecto de convención y el proyecto de instrumento, los dos grupos de trabajo celebrarían, en el intervalo entre los períodos de sesiones, una reunión oficiosa de expertos en materia de comercio electrónico y derecho del transporte, lo que redundaría en beneficio de la labor de ambos. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con esa sugerencia.

Programación de los períodos de sesiones 15° y 16°

163. El Grupo de Trabajo observó que su 15° período de sesiones se celebraría en Nueva York del 18 al 28 de abril de 2005. Tomó nota con reconocimiento de la decisión adoptada por la Comisión en su 37° período de sesiones en el sentido de que se le asignaran dos semanas para proseguir su labor (véase A/59/17, párrafo 136).

164. Se observó que, a reserva de la aprobación de la Comisión en su 38° período de sesiones, el 16° período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebraría en Viena del 28 de noviembre al 9 de diciembre de 2005 (véase A/59/17, párrafo 137).

Planificación de la labor futura

165. Con miras a estructurar las deliberaciones sobre las disposiciones restantes del proyecto de instrumento, el Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa provisional para sus dos períodos de sesiones siguientes:

15° período de sesiones (Nueva York, 18 a 28 de abril de 2005)

- Comercio electrónico
- Documentos de transporte
- Derecho de control
- Transferencia de derechos

- Continuación de las deliberaciones sobre la autonomía contractual, incluidos los acuerdos OLSA y el ámbito de aplicación
- Continuación de las deliberaciones sobre competencia jurisdiccional y arbitraje

16º período de sesiones (Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005, a reserva de la aprobación de la Comisión)

- Obligaciones del cargador
- Entrega de las mercancías
- Niveles de limitación
- Demanda judicial y plazo para su presentación
- Cuestiones pendientes

Mesa redonda sobre comercio electrónico, derecho de control y transferencia de derechos

166. El Grupo de Trabajo tomó nota de la iniciativa de varias delegaciones que integraban el grupo encargado de celebrar consultas oficiosas en el sentido de proseguir las deliberaciones entre los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo con miras a acelerar el intercambio de opiniones, la formulación de propuestas y el surgimiento de consenso en torno a la preparación de la tercera y última lectura del proyecto de instrumento (véase A/CN.9/552, párrafo 167). El grupo de consultas pasaría a abordar las cuestiones que se examinarían en Nueva York en abril de 2005 y se había previsto celebrar, posiblemente en Londres, los días 24 y 25 de febrero de 2005, una mesa redonda oficiosa sobre cuestiones relativas al comercio electrónico, el derecho de control y la transferencia de derechos en la que podrían participar todos los miembros y observadores interesados. Se informó al Grupo de Trabajo de que el grupo encargado de celebrar consultas oficiosas estaba abierto a la participación de todas las delegaciones y que sus integrantes podían hacer propuestas en todos los idiomas oficiales, ya que la labor del grupo se regía por el principio del multilingüismo. Se indicó también que las actuaciones pasadas y futuras del grupo se archivarían en un sitio *web* protegido, si así lo deseara el Grupo de Trabajo.

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.*