



Asamblea General

Distr. limitada
21 de septiembre de 2006
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
18° período de sesiones
Viena, 6 a 17 de noviembre de 2006

Derecho del Transporte: Preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

Relación con otros instrumentos

Nota de la Secretaría*

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción	1-2	2
II. Relación entre el régimen del proyecto de convenio y el de otros instrumentos que regulan el transporte internacional de mercancías por mar	3-7	2
III. Relación entre el régimen del proyecto de convenio y los instrumentos que regulan el transporte no marítimo	8-53	3
A. Régimen de interconexión limitada entre diversos instrumentos aplicables al régimen que regula la responsabilidad del porteador en el transporte de puerta a puerta	14-19	5
B. Alcance del régimen de interconexión del artículo 27	20-31	7
C. Tratamiento de las pérdidas o daños no localizables en ningún tramo del trayecto	32-36	11
D. Otros ejemplos de posibles excepciones a los regímenes imperativos de los convenios de transporte no marítimo	37-41	12
E. Relación entre el artículo 89 y el artículo 90	42-53	14
IV. Relación entre el proyecto de convenio y otros instrumentos jurídicos internacionales	54-55	17

* La presentación tardía de este documento obedece al gran volumen de trabajo de la Secretaría vinculado a la preparación de la documentación del período de sesiones en curso.



I. Introducción

1. Como preparativo del 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y con objeto de facilitar el examen del capítulo 21 que contiene las disposiciones finales del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías, la Secretaría ha preparado una nota explicativa de la relación entre el proyecto de convenio y otros instrumentos jurídicos internacionales, para lo que ha tenido en cuenta también diversas opiniones y observaciones formuladas en la materia y, en particular, acerca del ámbito de aplicación de puerta a puerta que ha de tener el régimen del futuro convenio. En la presente nota se proporciona información sobre la relación entre el proyecto de convenio y otros instrumentos de transporte internacional de mercancías por mar; la relación entre el proyecto de convenio y los instrumentos que rigen el transporte no marítimo de mercancías de carácter internacional; y la relación entre el proyecto de convenio y los instrumentos jurídicos internacionales no vinculados al transporte de mercancías.

2. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que en el documento A/CN.9/WG.III/WP.29 ya se examinaron las cuestiones concernientes al transporte de puerta a puerta y el consiguiente riesgo de conflicto entre el régimen del proyecto de convenio y el de otros instrumentos internacionales que regulan el transporte de mercancías por vías no marítimas. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar ese documento junto con la presente nota, aunque cabe advertir que las circunstancias a la luz de las cuales se hizo el análisis del documento A/CN.9/WG.III/WP.29 se modificaron posteriormente por haberse restringido de forma explícita las acciones directas previstas en el proyecto de convenio a las ejercitables entre las partes contractuales en un contrato de transporte marítimo general, lo que de por sí ha disminuido el riesgo de conflicto.

II. Relación entre el régimen del proyecto de convenio y el de otros instrumentos que regulan el transporte internacional de mercancías por mar

3. El régimen del futuro convenio será aplicable a todas las materias reguladas por el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (las “Reglas de La Haya”)¹, así como por el Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos conforme fue enmendado por el Protocolo de 1968 (que suele denominarse junto con el instrumento anterior las “Reglas de La Haya-Visby”)² y por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978 (las “Reglas de Hamburgo”)³.

4. Al coincidir las materias que regulan la aplicación del futuro convenio entre sus partes será incompatible con la aplicación, entre esas mismas partes, de esos otros tratados preexistentes que regulan el transporte internacional de mercancías por mar. Por dicho motivo se estimó que sería aconsejable insertar entre las disposiciones finales del proyecto de convenio una que estableciera que todo Estado que desee entrar a ser parte en el futuro convenio deberá denunciar todo tratado en

ella enumerado sobre el transporte internacional de mercancías por mar en el que sea parte. A ello se debe que el artículo 102 exija que todo Estado, que desee entrar a ser parte en el futuro convenio, denuncie las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby o las Reglas de Hamburgo, si es parte en alguno de esos instrumentos. El texto de la disposición se inspira en los párrafos 3 y 6 del artículo 99 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (“Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa”)⁴ y en el artículo 31 de las Reglas de Hamburgo.

5. La regla enunciada en el artículo 102 tiene la ventaja de no dejar lugar a duda acerca de la ley aplicable, dado que, tras ser denunciado por un Estado, todo otro tratado concurrente perdería fuerza de ley en ese Estado. Ahora bien, se señaló, como posible desventaja, el riesgo de que la denuncia de las Reglas de La Haya, de La Haya-Visby y de Hamburgo prive a los porteadores y cargadores del Estado denunciante de la ventaja de compartir un régimen jurídico uniforme con todo otro socio comercial sito en un Estado que, sin ser aún parte en el futuro convenio, sí sea parte en el instrumento o los instrumentos denunciados.

6. Por ello, la Secretaría señaló a la atención del Grupo de Trabajo el criterio que se había seguido en el artículo 55 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, 1999 (el “Convenio de Montreal”)⁵ (véase A/CN.9/WG.III/WP.56, nota de pie de página 302), que a su vez se basa en el artículo 30 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados⁶. En vez de preverse una denuncia oficial de los tratados preexistentes, el Convenio de Montreal establece que su régimen prevalecerá entre sus Estados Parte que sean también parte en otro instrumento sobre la misma materia. Según ese criterio, el Estado que entre a ser parte en el futuro convenio deberá aplicar el nuevo régimen a todo transporte iniciado en un Estado que sea ya parte en el futuro convenio o que se dirija a ese Estado, conforme a lo previsto en el artículo 8. Pero ese mismo Estado seguiría aplicando el régimen anterior a todo contrato de transporte que se rija, a tenor del propio instrumento, por algún instrumento anterior, si los factores de conexión que determinen la aplicación de dicho instrumento vinculan dicho contrato a un Estado que todavía sea parte en el instrumento anterior. El nuevo régimen sustituiría gradualmente a los anteriores, a medida que los distintos Estados vayan pasando a ser partes en el futuro convenio.

7. No obstante, cabe señalar asimismo que el empleo del criterio del Convenio de Montreal podría traer aparejada la instauración en un Estado parte en el proyecto de convenio de un régimen jurídico uniforme dual, conformado por la normativa de los instrumentos anteriores y la del nuevo instrumento. Ese criterio podría presentar también algunos inconvenientes en los países cuyo derecho constitucional prevea la aplicación directa de los instrumentos internacionales a raíz de su ratificación y promulgación en el país. En ese caso, el tratado posterior pasaría automáticamente a formar parte del derecho interno y desplazaría el régimen anterior.

III. Relación entre el régimen del proyecto de convenio y los instrumentos que regulan el transporte no marítimo

8. El Grupo de Trabajo ha examinado extensamente la relación entre el proyecto de convenio y otros instrumentos de transporte internacional de mercancías por medios no marítimos y se ha detenido en particular en el ámbito de aplicación del

proyecto de convenio previsto respecto del transporte de puerta a puerta (véanse A/CN.9/510, párrs. 26 a 32; A/CN.9/526, párrs. 219 a 267; y A/CN.9/544, párrs. 20 a 50).

9. En su noveno período de sesiones (Nueva York, 15 a 26 de abril de 2002), el Grupo de Trabajo examinó la conveniencia y viabilidad de que el proyecto de convenio regulara el transporte de puerta a puerta (véase A/CN.9/510, párrafos 26 a 32). Se dijo que la inclusión de operaciones de puerta a puerta respondería mejor a las expectativas de la comunidad comercial, ya que la mayoría de los contratos de transporte marítimo, en particular el tráfico por servicio de línea en contenedores constaba de un tramo no marítimo (véase A/CN.9/510, párr. 30). Ahora bien, se subrayó que, de adoptarse por un régimen que fuera aplicable de puerta a puerta, debería evitarse que el proyecto de convenio desplazara el régimen de todo instrumento no marítimo que fuera de aplicación imperativa, como el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera de 1956 (el “CMR”)⁷ y las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, apéndice B del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril de 1980 (las “COTIF-CIM”)⁸ y sus revisiones subsiguientes (véase A/CN.9/510, párr. 30). Se dijo, además, que, si bien sería aconsejable prever soluciones para todo caso de conflicto con otros instrumentos de transporte no marítimo de aplicación imperativa, no procedía que el proyecto de convenio se convirtiera en un régimen multimodal completo (véase A/CN.9/510, párr. 28).

10. Tras un intercambio intenso de pareceres, el Grupo de Trabajo estimó que, a la luz de las necesidades del comercio mundial y del tráfico internacional moderno en contenedores, sería provechoso seguir examinando el proyecto de convenio partiendo de la hipótesis de que su régimen se aplicaría a las operaciones de transporte de puerta a puerta y pidió a la Comisión que aprobara dicho enfoque (véase A/CN.9/510, párr. 30).

11. A raíz de esa solicitud, en su 35º período de sesiones (Nueva York, 17 a 28 de junio de 2002), la Comisión aprobó como hipótesis de trabajo que el proyecto de instrumento regulara la operación de transporte de puerta a puerta, a reserva de que se reexaminara el ámbito de aplicación del instrumento una vez que el Grupo de Trabajo hubiera estudiado su régimen sustantivo y comprendiera mejor su funcionamiento en el marco de las operaciones de puerta a puerta⁹.

12. Esa decisión se justificaba por la importancia de hacer extensivo el régimen del convenio al transporte de puerta a puerta, habida cuenta de que un nuevo instrumento destinado a ser de aplicación universal difícilmente podía ignorar las necesidades del comercio mundial y del moderno transporte marítimo internacional en contenedores. Se reconoció asimismo que el transporte moderno de mercancías solía hacerse recurriendo a otros medios en tramos previos y posteriores al tramo marítimo. De hecho, en la mayoría de los convenios unimodales aplicables al transporte por tierra, incluido el CMR, ya se había reparado en la necesidad de prever alguna solución que acomodara esa práctica comercial. Se alude a esa situación, además de en el artículo 2 del CMR, en los párrafos 3 y 4 del artículo 1 y en el artículo 38 de las Reglas Uniformes COTIF-CIM, enmendadas por el Protocolo de Modificación de 1999; en el artículo 2 del Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interior de 2000 (el “CMNI”)¹⁰; en el párrafo 5 del artículo 18 y en el artículo 31 del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo

internacional de 1929, enmendado por el Protocolo firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y por el Protocolo N° 4 firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975 (el Convenio de Varsovia)¹¹; y en el párrafo 4 del artículo 18 y el artículo 38 del Convenio de Montreal.

13. Al adoptar el objetivo de regular el transporte de puerta a puerta, el Grupo de Trabajo se apartó del criterio seguido en las Reglas de Hamburgo, aplicables únicamente al transporte de puerto a puerto. Al mismo tiempo, el Grupo de Trabajo convino en que no debería pretenderse que el proyecto de convenio sustituyera todos los regímenes de transporte unimodal por un único régimen multimodal. De ello se desprende que la extensión del alcance del régimen del convenio no modifica la política general de salvaguardar la aplicación de todo instrumento en vigor que regule contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por alguna vía no marítima, política ya enunciada en el párrafo 5 del artículo 25 de las Reglas de Hamburgo.

A. Régimen de interconexión limitada entre diversos instrumentos aplicables al régimen que regula la responsabilidad del porteador en el transporte de puerta a puerta

14. En su 11° período de sesiones (Nueva York, 24 de marzo a 4 de abril de 2003), el Grupo de Trabajo examinó cuál sería la mejor manera de regular el transporte de mercancías de puerta a puerta (véase A/CN.9/526, párrs. 219 a 239; véase también A/CN.9/WG.III/WP.29). Se observó que, en principio, cabría regular ese transporte por un “régimen uniforme”, por un “régimen de interconexión de convenios” o por un régimen que combinara elementos de los otros dos. Se aclaró que, con arreglo a un régimen uniforme, unas mismas reglas serían aplicables al transporte de mercancías, cualquiera que fuera la etapa o el modo de transporte utilizado, al producirse la pérdida, el daño o la demora. Se explicó también que, con arreglo a un régimen de interconexión de convenios, uno de varios regímenes de transporte unimodal podría resultar aplicable, según cual fuera la etapa de la operación y el modo de transporte utilizado al producirse la pérdida, el daño o la demora, en tanto que si se registraban pérdidas o daños no localizados, tal vez fuera aplicable uno de varios regímenes uniformes.

15. Se señaló que la adopción de un régimen de interconexión satisfaría mejor las necesidades del sector del transporte, dada la importancia de los tramos no marítimos en las operaciones de puerta a puerta, en particular en el tráfico en contenedores, como lo demostraba el hecho de que en el sector del transporte marítimo ya se hubieran introducido por vía contractual regímenes de interconexión limitada, al haberse difundido la práctica de hacer remisión a las Reglas aplicables a los documentos relativos al transporte multimodal de la UNCTAD/CCI de 1992¹², así como a los conocimientos de embarque de transporte combinado (COMBICONBILL) del Consejo Marítimo Internacional y del Mar Báltico (BIMCO) de 1995¹³ (véase A/CN.9/526, párrs. 232 y 234).

16. Con todo, también hubo partidarios de que se adoptara un régimen uniforme de la responsabilidad aplicable al transporte de las mercancías de puerta a puerta. Se sugirió que un régimen de esa índole, además de convenir más a las características del transporte de puerta a puerta, era el que se adoptó en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías

de 1980 (el “Convenio Multimodal”)¹⁴. Se agregó que la adopción de un régimen uniforme de la responsabilidad también coincidiría con los deseos de este sector de que el transporte marítimo acepte la tendencia en favor de hacer extensible el régimen de los convenios unimodales a otros modos de transporte utilizados en tramos que antecedan o sucedan al tramo principal (véase A/CN.9/526, párrafo 223).

17. El Grupo de Trabajo examinó extensamente las ventajas e inconvenientes de escoger un régimen de la responsabilidad uniforme o un régimen de interconexión de convenios para el transporte de puerta a puerta. En el 12º período de sesiones del Grupo de Trabajo (Viena 6 a 17 octubre de 2003) se llegó finalmente a un consenso favorable a que se retuviera el régimen de interconexión limitada del artículo 27 en A/CN.9/WG.III/WP.56 (antiguo art. 8 en A/CN.9/WG.III/WP.32, y art. 4.2.1 en A/CN.9/WG.III/WP.21) (véase A/CN.9/544, párrs. 20 a 27). En el artículo 27 se dispone que, cuando la pérdida, el daño o la demora que hayan dado lugar a la demanda se produzcan durante un tramo que preceda o que siga al transporte por mar, el régimen de todo convenio internacional aplicable a la responsabilidad del porteador, así como a toda limitación de la misma, o al plazo de que se disponga para presentar demandas, prevalecerá sobre el régimen del proyecto de convenio en la medida en que dicho convenio sea aplicable a ese tramo y su régimen de la responsabilidad sea imperativo.

18. La interconexión de convenios prevista en el párrafo 1 del artículo 27 está limitada en un doble sentido. En primer lugar, está circunscrita a la responsabilidad del porteador. En toda otra materia regulada en el proyecto de convenio que no concierna a la responsabilidad del porteador o sus límites, o al plazo de que se disponga para presentar demandas al respecto, será aplicable el régimen del convenio, con independencia de que se haya dispuesto otra cosa en cualesquiera otro convenio aplicable (A/CN.9/WG.III/WP.29, párr. 72; véanse también los párrs. 73 a 105, en los que se analiza la posible aplicación de otros instrumentos cuyo régimen difiera respecto de cuestiones ajenas a la responsabilidad del porteador, a su limitación, o al plazo de que se disponga para acudir a los tribunales). En segundo lugar, esa interconexión está limitada por el hecho de que sólo sea invocable en situaciones en las que, al darse una interpretación extensiva al alcance de un determinado convenio de transporte unimodal, surja un conflicto entre el régimen de la responsabilidad del futuro convenio y el de ese otro convenio de transporte unimodal.

19. Por consiguiente, la esencia de un régimen de interconexión limitada de esa índole radica en que, caso de que ambos convenios resulten aplicables a un determinado contrato de transporte y las mercancías sufran daños durante un tramo no marítimo, “toda disposición imperativamente aplicable a la responsabilidad del transportista terrestre será directamente aplicable a la relación contractual entre el porteador, por una parte, y el cargador o el consignatario por otra” (A/CN.9/WG.III/WP.29, párr. 52). Por ello, respecto de esa relación será aplicable el régimen del proyecto de convenio junto con toda disposición de rango imperativo que sea aplicable al tramo terrestre; mientras que la relación entre el porteador y todo transportista que subcontrate el tramo terrestre se regirá únicamente por el convenio aplicable a ese tramo (complementado, según sea necesario, por toda otra norma de derecho interno que le sea igualmente aplicable (A/CN.9/WG.III/WP.29, párr. 52).

B. Alcance del régimen de interconexión del artículo 27

20. El régimen de interconexión limitada previsto en el artículo 27 ha sido objeto de algunas críticas de otras organizaciones y de peritos académicos. En una carta dirigida a la Secretaría, la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) ha manifestado que, de adoptarse un régimen de interconexión limitada en el proyecto de convenio, éste entraría en conflicto con otros acuerdos internacionales e infringiría el derecho de los tratados en general¹⁵. La IRU aduce, entre otras cosas, que el artículo 27 sería incompatible con el párrafo 5 del artículo 1 del Convenio CMR, por el que se prohíbe toda modificación de su régimen que no esté prevista en el propio Convenio CMR, así como con el párrafo 1 del artículo 41 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, por el que se prohíbe que se modifique el régimen de un tratado multilateral entre algunas de sus partes únicamente, salvo en determinadas circunstancias. En el 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo ya se formuló una objeción similar al régimen de interconexión, al señalarse que el texto actual del párrafo 1 del artículo 27 no resolvía la cuestión de un conflicto eventual de convenios, sino que se limitaba a dar preferencia a ciertas disposiciones de los convenios unimodales aplicables (véase A/CN.9/526, párr. 246).

21. Otro tipo de críticas atañe al funcionamiento práctico del régimen de la interconexión limitada. Se ha alegado que el artículo 27 podría tener el efecto no deseable de que se hagan excepciones al régimen de los convenios terrestres en tramos no marítimos de la operación de transporte que esos convenios hubieran regulado mejor que el régimen del futuro convenio. Además, en la medida en que en el artículo 27 se da primacía a otros regímenes imperativos únicamente en lo que hace a “la responsabilidad del porteador, y toda limitación de la misma, o el plazo de que se disponga para presentar demandas”, se ha sostenido que la normativa aplicable consistiría en una combinación heterogénea de algunas disposiciones del régimen unimodal declarado parcialmente aplicable, interpretadas al arbitrio del tribunal judicial o arbitral competente, y del régimen, por lo demás aplicable, del proyecto de convenio¹⁶. Se ha señalado que de esa combinación heterogénea resultaría un entramado confuso de regímenes diversos que no fueron concebidos con miras a complementarse mutuamente, lo que suscitaría inseguridad acerca de la ley aplicable al contrato de transporte¹⁷. Se ha sostenido igualmente que no siempre resulta viable establecer una distinción nítida entre las disposiciones que regulan específicamente “la responsabilidad del porteador, y toda limitación de la misma, o el plazo de que se disponga para presentar demandas” y las de otras normas imperativas de un instrumento internacional o de una ley interna aplicable al transporte de mercancías por un modo particular de transporte. Se ha dicho, por ejemplo, que dadas las divergencias registradas en la interpretación de algunos convenios unimodales, la normativa sobre cuestiones jurisdiccionales de otros convenios repercutía de modo notable en la posición del demandante y, por consiguiente, en la responsabilidad del porteador¹⁸.

22. Al examinar en la presente nota el primer género de críticas, se dejará de lado la cuestión teórica de si cabe siquiera considerar que una disposición de un tratado subsiguiente que regule una materia que no se trate expresamente en un tratado anterior concerniente a una relación jurídica distinta constituye una modificación del tratado anterior, a tenor del derecho internacional público y, de serlo, en qué grado. En la medida en que el proyecto de convenio regula un tipo de contrato de índole distinta a la del que rige, supóngase, el CMR, debería interpretarse que con el

párrafo 1 del artículo 27 se pretende en realidad coordinar la aplicación del régimen de la responsabilidad previsto en el proyecto de convenio con el de otros instrumentos, como el CMR, en vez de modificar el régimen de esos otros convenios.

23. El ámbito de aplicación del proyecto de convenio y el de los convenios de transporte unimodal en vigor deberían normalmente ser mutuamente excluyentes (véase A/CN.9/WG.III/WP.29, párrs. 54 a 71). Cabe presumir, por ello, que el párrafo 1 del artículo 27 será tan sólo aplicable a supuestos en los que quepa interpretar alguno de esos instrumentos como aplicable “a tenor de su propio texto”, a un contrato de transporte que prevea un tramo que se haya de efectuar por un medio que el convenio de que se trate no regule primordialmente. Salvo en un supuesto en el que una interpretación extensiva del ámbito de aplicación de determinado convenio de transporte unimodal lo declare aplicable a un contrato de transporte de puerta a puerta con un tramo marítimo al que el proyecto de convenio, a tenor de su artículo 8, también se declare aplicable, no cabe prever riesgo alguno de conflicto entre el proyecto de convenio y los convenios de transporte unimodal en vigor.

24. Además, el artículo 27 ha de ser leído a la luz de otras disposiciones que circunscriben el ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Conforme al párrafo 1 del artículo 19, el porteador será responsable frente al cargador y al consignatario de los **actos y omisiones de toda parte ejecutante, y de toda otra persona, que cumpla o se comprometa a cumplir cualquiera de las obligaciones que incumben al porteador con arreglo al contrato de transporte**. No obstante, durante sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo convino en que únicamente las partes ejecutantes marítimas (**es decir, en general aquéllas cuya actuación habría estado regulada por un instrumento de puerto a puerto**) entrarían dentro del ámbito del proyecto de instrumento, y que las partes ejecutantes no marítimas quedarían excluidas del régimen de responsabilidad del proyecto de convenio, aun cuando el porteador siguiera siendo responsable de sus actos frente al cargador y al consignatario (véase A/CN.9/544, párr. 23).

25. De lo anterior se deduce que no podrá suscitarse ningún conflicto de instrumentos en el marco del proyecto de convenio respecto de toda acción de repetición o de resarcimiento que el porteador a cargo del transporte puerta a puerta pudiera ejercitar contra un transportista o parte ejecutante no marítima (es decir, del porteador contra un subcontratista a cargo de un tramo terrestre de la operación), dado que esa acción se seguirá rigiendo por toda otra ley que le sea aplicable, ajena al proyecto de convenio. Esa circunstancia constituye por sí sola una salvaguardia importante que restringe el riesgo de conflictos entre el régimen del proyecto de convenio y el de todo otro instrumento internacional o norma de derecho interno que sea de aplicación imperativa a la responsabilidad de un transportista por algún otro modo de transporte. El Grupo de Trabajo convino en aclarar este punto y precisar el ámbito de aplicación del proyecto de convenio (véase A/CN.9/544, párrs. 20 a 27), para lo cual se introdujo el concepto de “parte ejecutante marítima” con miras a restringir las acciones directas ejercitables con arreglo al proyecto de convenio a las acciones dirigidas contra partes contractuales en el contrato de transporte marítimo o contra una parte ejecutante marítima (véase A/CN.9/544, párrs. 28 a 42).

26. En cuanto a las críticas relativas al funcionamiento práctico del régimen de interconexión limitada contemplado en el párrafo 1 del artículo 27, ha de observarse que el criterio utilizado en dicho párrafo no es nuevo. De hecho, la parte pertinente

del conocimiento de embarque de transporte combinado (COMBICONBILL) del BIMCO, de uso muy extendido, dice:

“9. Responsabilidad fundamental

1) El Porteador responderá de toda pérdida o daño de las mercancías que ocurra entre el momento en que reciba las mercancías y el momento de su entrega [...].

11. Disposiciones especiales en materia de responsabilidad e indemnización

1) Pese a lo dispuesto en las cláusulas 9 y 10 del presente Conocimiento de Embarque, de poderse probar cuál fue el lugar donde se produjo la pérdida o daño de las mercancías, el Porteador y el Mercader tendrán derecho, en lo concerniente a la responsabilidad eventual del Porteador, a exigir que dicha responsabilidad sea determinada por el régimen de la responsabilidad de todo convenio internacional o de toda norma de derecho interno cuyo régimen:

a) no pueda ser objeto de ninguna estipulación contractual que sea contraria al interés del demandante, y que

b) sea aplicable en el supuesto de que el Mercader hubiera negociado directamente con el Porteador un contrato separado respecto del tramo o segmento de la ruta en donde ocurrió el daño o la pérdida de las mercancías, y hubiera recibido en prueba de ello todo documento que haya de emitirse para que dicha norma de derecho interno o convenio internacional sea aplicable.

2) En la medida en que ninguna norma de derecho imperativo sea aplicable al transporte por mar conforme a lo dispuesto en la cláusula 11 1), la responsabilidad del Porteador, respecto de todo transporte efectuado por mar, se regirá por [...] las Reglas de La Haya-Visby. Estas Reglas también determinarán la responsabilidad del Porteador respecto de todo transporte efectuado por vías de navegación interna, como si se tratara de transporte efectuado por mar [...].”

27. A diferencia del párrafo 1 del artículo 27, en el COMBICONBILL no se precisan cuáles disposiciones imperativas de otro “convenio internacional o norma de derecho interno” pertinentes pudieran resultar aplicables en lugar de las enunciadas en las Reglas de La Haya-Visby. Con todo, la oración “el Porteador y el Mercader tendrán derecho, en lo concerniente a la responsabilidad eventual del Porteador, a exigir que dicha responsabilidad sea determinada por el régimen de la responsabilidad de todo convenio internacional o de toda norma de derecho interno pertinentes” pone de relieve que el “régimen de interconexión” contemplado en el COMBICONBILL se circunscribe a las disposiciones que sean directamente aplicables a la determinación de la responsabilidad del porteador. Por consiguiente, si bien el texto del párrafo 1 del artículo 27 difiere del texto de las cláusulas correspondientes de un conocimiento de embarque COMBICONBILL, el funcionamiento práctico del régimen de interconexión limitada enunciado en dicho párrafo es compatible con la práctica contractual vigente en el sector del transporte.

28. El hecho de que en el párrafo 1 del artículo 27 se prevea un régimen de interconexión limitada a efectos de determinar la responsabilidad del porteador no constituye un riesgo eventual de conflictos con el régimen de la responsabilidad de los convenios unimodales actuales o previsibles. Por el contrario, cabe sostener que

el régimen de interconexión limitada permitiría solucionar, en el contexto de la modalidad de transporte que el proyecto de convenio rige, todo conflicto que probablemente surgiría si no existiera tal régimen, habida cuenta de que sin él un juez o un árbitro quedaría huérfano de indicaciones en cuanto a las normas que habrían de aplicarse para determinar la responsabilidad del porteador en caso de que se ocasionaran pérdidas o daños localizados durante la operación de transporte. El régimen por el que se ha optado en el párrafo 1 del artículo 27 da plena efectividad a toda disposición de rango imperativo de aquellos instrumentos que regulen explícitamente la responsabilidad del porteador o su limitación eventual, o el plazo de que se disponga para presentar demandas. Dicha remisión a un régimen que “regule explícitamente la responsabilidad del porteador, y toda limitación de la misma, o el plazo de que se disponga para presentar demandas” es un corolario lógico de toda disposición concerniente a la determinación de la responsabilidad del porteador. Ninguna disposición que, en un caso concreto, no contribuya directamente a determinar la responsabilidad del porteador puede aspirar a desplazar el régimen de la responsabilidad del proyecto de convenio. El texto actual del párrafo 1 del artículo 27 parece estar formulado en términos lo bastante latos para dejar al prudente arbitrio de todo tribunal judicial o arbitral competente la determinación de si alguna disposición de rango imperativo de otro convenio, que sea eventualmente aplicable, “regula explícitamente” la responsabilidad del porteador, y toda limitación de la misma, o el plazo de que se disponga para presentar demandas, lo que permitiría que dicha disposición prevalezca en este punto sobre el régimen del proyecto de convenio.

29. Si, pese a lo expuesto, el Grupo de Trabajo considerara que cabría dilucidar aún más la cuestión en aras de disipar toda duda, tal vez proceda explicitar los puntos básicos de la transacción a que se llegó en su 12º período de sesiones, a saber, que en las disposiciones del proyecto de convenio “que regulen las obligaciones y la responsabilidad de las partes ejecutantes sólo se haga referencia a las partes ejecutantes marítimas” y que se revise el proyecto de convenio con objeto de que su texto sólo prevea el ejercicio de una acción directa contra una parte ejecutante marítima (véase A/CN.9/544, párr. 21). En ese caso, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la posibilidad de insertar en un lugar adecuado una disposición del siguiente tenor:

“El presente Convenio no ha previsto acción directa alguna que el cargador, el consignatario o algún otro interesado pueda ejercitar contra [persona alguna que no sea un porteador o una parte ejecutante marítima] [una parte ejecutante no marítima].”

30. Cabe señalar que una disposición que explícitamente limite las acciones directas previstas en el marco del futuro convenio a las que vayan dirigidas contra una parte contractual en el contrato de transporte marítimo o contra una parte ejecutante marítima (salvaguardando así la aplicación de toda otra norma imperativa, de haber alguna, que sea también aplicable a las relaciones entre el porteador y las partes ejecutantes no marítimas) podría disipar toda inquietud que subsista acerca del riesgo eventual de conflictos con otros convenios de transporte (véase A/CN.9/WG.III/WP.29, párrs. 72 a 110).

31. Si, pese a todo, el Grupo de Trabajo sigue sin estar convencido de que lo anteriormente propuesto bastaría para evitar conflictos con el régimen de la responsabilidad de otros convenios de transporte, cabría examinar otras dos opciones. La primera consistiría en ampliar el alcance del párrafo 1 del artículo 27, haciéndolo, por ejemplo, aplicable a otras cuestiones, como las obligaciones del

cargador, según ya se sugirió (véase A/CN.9/WG.III/WP.29, párr. 84). La segunda opción sería que el Grupo de Trabajo convirtiera el régimen de interconexión limitada previsto en el artículo 27 en un régimen de interconexión “ilimitada”, que declare aplicable toda disposición pertinente de rango imperativo de un convenio de transporte unimodal en todo supuesto en que ese convenio resulte ser aplicable. Esa opción obligaría a revisar la política de propiciar un régimen de interconexión limitada, que el Grupo de Trabajo adoptó por entender que dicho régimen favorecería más la uniformidad que uno de interconexión ilimitada (véase A/CN.9/544, párrs. 23, 24 y 47).

C. Tratamiento de las pérdidas o daños no localizables en ningún tramo del trayecto

32. El proyecto de convenio complementa el régimen de interconexión limitada aplicable a los daños localizados en un determinado tramo del trayecto recorrido con un régimen uniforme aplicable a toda pérdida o daño cuyo origen no sea localizable. De hecho, el párrafo 2 del artículo 27 remite al párrafo 2 del artículo 64, en el que se dispone que, en caso de no poder determinarse el lugar donde se produjo la pérdida o daño, será aplicable el más elevado de los límites de la responsabilidad previstos en los instrumentos internacionales que regulen cualquiera de los tramos de la operación de transporte.

33. El párrafo 2 del artículo 64 se agregó a raíz de una solicitud que se formuló al Grupo de Trabajo en su 11º período de sesiones. En esa ocasión se dijo que los límites de la responsabilidad establecidos en las Reglas de La Haya-Visby eran demasiado bajos para resultar aceptables como regla supletoria aplicable a los daños no localizados, debiéndose aplicar en dicho caso límites más altos. Se sugirió también que se enmendara el proyecto de instrumento a fin de recoger la idea de que, si el porteador deseaba evitar el límite de responsabilidad más alto, habría de asumir la carga de probar cuál era el tramo del trayecto recorrido donde se hubiera producido el daño (véase A/CN.9/526, párr. 264). El Grupo de Trabajo examinó el párrafo 2 del artículo 64 en su 12º período de sesiones, ocasión en la que se consideró apropiado mantener la disposición entre corchetes hasta que el Grupo de Trabajo se pronunciara acerca del límite de responsabilidad que deseara fijar en el párrafo 1 del artículo 64 (véase A/CN.9/544, párrs. 43 a 50).

34. En el momento en que se propuso insertar el párrafo 2 del artículo 64 se cuestionaron las razones de que el proyecto de instrumento fuera aplicable como norma supletoria en caso de daños no localizados, a lo que se respondió reiterando la opinión de que la principal consideración al respecto debía ser garantizar la previsibilidad y certeza en cuanto al régimen de responsabilidad aplicable a los daños no localizados (véase A/CN.9/526, párr. 262). Esa conclusión se desprende del propio enunciado del artículo 27, que se concibió como excepción al régimen general del proyecto de convenio. El régimen de responsabilidad establecido en el proyecto de convenio lleva implícita la idea de que cuando no pueda determinarse si la pérdida o el daño sufridos por las mercancías o la demora causada se produjeron “antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque” o “una vez descargadas las mercancías del buque pero antes de ser entregadas al consignatario” (es decir, si se trata de daños no “localizados”), el régimen del proyecto de convenio será aplicable.

35. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que, en el marco de un régimen uniforme aplicable a los daños no localizados, cabe prever la eventualidad

de un conflicto con un convenio de transporte unimodal de aplicación imperativa en casos en que a) ese convenio pueda ser tenido por aplicable a un contrato por el que se transporten mercancías por una modalidad de transporte que no sea la que dicho convenio primordialmente regule; y b) quepa argüir que procede aplicar el régimen de responsabilidad de tal convenio aun cuando no se pruebe que los daños se ocasionaron en el tramo del trayecto en que se utilizó la modalidad de transporte a la que sea aplicable el convenio de que se trate (es decir, en un supuesto daños no localizados). Si el régimen de responsabilidad del proyecto de convenio y el del convenio unimodal susceptible de aplicación en el mismo caso difieren entre sí, una acción podría dar lugar a distintos resultados en función de cuál de los dos convenios se invocara para incoarla. Ahora bien, conviene puntualizar las escasas probabilidades de que se suscite un conflicto de esa naturaleza en la práctica, habida cuenta de que las acciones directas previstas en el proyecto de convenio se restringen efectivamente a las ejercitables entre las partes contractuales en el contrato de transporte marítimo y a las dirigidas contra una parte ejecutante marítima. Como el cargador, el consignatario u otra parte interesada no tendrán conocimiento directo de que se haya subcontratado algún segmento de la operación de transporte por algún medio de transporte no marítimo regulado por algún otro convenio, el cargador, el consignatario y toda otra parte interesada normalmente no tendrán derecho a demandar directamente al transportista del segmento subcontratando al amparo del proyecto de convenio.

36. En todo caso, el Grupo de Trabajo tal vez crea conveniente coordinar mejor los regímenes eventualmente aplicables a los daños localizados con arreglo al párrafo 1 del artículo 27 y a los daños no localizados con arreglo al párrafo 2 del artículo 64, como ya se ha sugerido (véase A/CN.9/526, párr. 266). Esa labor resultaría útil aun cuando no se mantenga el párrafo 2 del artículo 64 en el proyecto de convenio, dado que aclararía el carácter excepcional del régimen de interconexión limitada previsto en el artículo 27 y pondría de relieve que el proyecto de convenio introduciría un régimen uniforme de la responsabilidad para el transporte de puerta a puerta, régimen que, aun los oponentes del régimen de interconexión limitada, estiman que es una de las contribuciones principales que cabe esperar del proyecto de convenio¹⁹. Una posible disposición aclarativa podría redactarse en los términos siguientes:

“De no disponerse otra cosa [en el párrafo 1 del artículo 27, y en el párrafo 2 del artículo 64], la responsabilidad del porteador y de la parte ejecutante marítima por la pérdida de las mercancías o el daño sufrido por ellas, o por la demora en su entrega, se regirá únicamente por el régimen establecido en el presente Convenio.”

D. Otros ejemplos de posibles excepciones a los regímenes imperativos de los convenios de transporte no marítimo

37. El efecto combinado del párrafo 1 del artículo 27 y del régimen uniforme implícito aplicable a la responsabilidad del porteador por todo daño de origen no localizable es que, al menos en lo que atañe a la determinación de la responsabilidad del porteador, en general se sabe con certeza cuál será el régimen aplicable: de haberse localizado los daños, prevalecerá el régimen de todo otro convenio de aplicación imperativa que regule explícitamente la responsabilidad del porteador, y toda limitación de la misma, o el plazo de que se disponga para presentar demandas; de no haberse localizado los daños, será aplicable el régimen del proyecto de

convenio. Evidentemente, el Grupo de Trabajo debe examinar más a fondo en qué medida será aplicable el régimen del otro convenio a la responsabilidad del porteador en caso de localizarse el punto de origen de los daños. Con todo, el nuevo régimen ofrece en principio un método viable para determinar la responsabilidad del porteador. Si se suma el hecho de que sólo serán ejercitables en el marco del proyecto de convenio las acciones que se entablen contra el porteador y la parte ejecutante marítima, cabe prever que el nuevo régimen ayudará a evitar que surjan conflictos concernientes al régimen de responsabilidad aplicable. A la luz de lo expuesto procede afirmar que el proyecto de convenio ya prevé un medio viable para regular lo que en la práctica pudiera ser la principal fuente de litigios entre las partes en un contrato de transporte regido por el proyecto de convenio (es decir, la responsabilidad del porteador por toda pérdida o daño de las mercancías, o por la demora en su entrega).

38. No obstante, como ya se señaló (véase el párr. 18 *supra*), el texto actual del proyecto de convenio no contiene disposiciones que prevengan el riesgo de conflicto con los demás convenios en cuestiones ajenas a la responsabilidad del porteador a los que pueda ser aplicable alguno de esos instrumentos. Ya se han señalado algunos temas en donde el régimen del futuro convenio tal vez se aparte del régimen de otros convenios aplicables al transporte por otros medios, entre los que cabe citar las obligaciones y la responsabilidad del cargador por los daños causados por las mercancías; la obligación del cargador de informar sobre las mercancías; los títulos de transporte; el derecho de control; la entrega de las mercancías; y la transferencia de derechos (véase A/CN.9/WG.III/WP.29, párrs. 72 a 105).

39. Cabe suponer que se ha disminuido el riesgo de conflicto al circunscribirse el ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Como dijo la Secretaría de la CNUDMI en su respuesta a la carta de la IRU (véase el párr. 20 *supra*), el proyecto de convenio y el CMR han sido concebidos, a tenor de su propio ámbito de aplicación, para regular distintos contratos de transporte.

“... El proyecto de convenio ha circunscrito en términos precisos su aplicación al contrato marco general de transporte marítimo, que *deberá* prever un tramo marítimo internacional, por el cual el porteador se compromete a transportar mercancías de un lugar a otro; el CMR se declara, en cambio, aplicable a los contratos de transporte internacional por carretera, así como a todo tramo internacional por carretera que se subcontrate en el marco de un contrato marco general de transporte marítimo. De ello se desprende que la aplicación de esos dos instrumentos tiende a ser mutuamente excluyente.”

40. Las consideraciones anteriores son aplicables, *mutatis mutandis*, a otras modalidades de transporte. Sin embargo, como ya se señaló (véase A/CN.9/WG.III/WP.29, párrs. 115 y 116), esa conclusión supone que esos convenios no serán interpretados, a la luz del futuro convenio, en términos que extiendan su ámbito de aplicación al tipo de transporte que el proyecto de convenio habrá de regir.

41. Está claro que no cabe que el proyecto de convenio prescriba cómo ha de interpretarse el ámbito de aplicación de otros instrumentos. Si bien no puede descartarse totalmente la posibilidad de que se den invasiones mutuas entre el ámbito del proyecto de convenio y el de otros instrumentos, cabe sostener que el riesgo residual de conflicto se ha reducido considerablemente, gracias al efecto combinado de las disposiciones por las que se coordinan los regímenes de

responsabilidad aplicables a los daños localizados y a los no localizados, así como a la definición en el texto del convenio de su propio ámbito de aplicación (art. 1 a), junto con el art. 8).

E. Relación entre el artículo 89 y el artículo 90

42. En el 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo, se pidió a la Secretaría que preparara una disposición que resolviera todo conflicto eventual entre el régimen de los diversos convenios de transporte para su posible inserción en el texto del proyecto de convenio, a fin de complementar, caso de ser necesario, la función que cumple a ese respecto el artículo 27 (véase A/CN.9/526, párr. 250). Esa solicitud se formuló a raíz de la inquietud expresada en el Grupo de Trabajo en cuanto a que el texto actual del párrafo 1 del artículo 27 tal vez no permita evitar ciertos conflictos de convenios al limitarse a dar primacía a determinadas disposiciones del convenio de transporte unimodal que sea, por lo demás, aplicable. A la sazón se dijo también que algunos Estados no podrían ser signatarios de más de un convenio de transporte multimodal, por lo que, si el futuro convenio fuera a introducir un régimen multimodal, su ratificación impediría que dichos Estados ratificaran todo convenio multimodal ulterior de mayor alcance. Otra inquietud fue la de que los Estados parte en otros instrumentos con rasgos multimodales, tales como el Convenio de Montreal y las Reglas Uniformes COTIF del CIM, se vieran obligados a denunciar esos convenios para poder pasar a ser parte en el nuevo instrumento (A/CN.9/526, párr. 246). A raíz de ello, se insertó provisionalmente, en el texto del convenio, el artículo 89, basado en el párrafo 5 del artículo 25 de las Reglas de Hamburgo, para disponer que su régimen no desplazaría la aplicación de todo otro instrumento internacional que esté ya en vigor en la fecha del presente Convenio y que sea aplicable a título de norma de rango imperativo a contratos primordialmente destinados al transporte de mercancías por algún modo de transporte que no sea el transporte por mar.

43. En el mismo período de sesiones y en el contexto del debate acerca de lo que entonces era el artículo 16.1 (A/CN.9/WG.III/WP.21), y en el texto actual es el artículo 91 (A/CN.9/WG.III/WP.56), también se pidió a la Secretaría que pusiera en claro la primacía del régimen del proyecto de convenio sobre los de todo otro tratado de transporte anterior que fuera incompatible con él (véase A/CN.9/526, párr. 196). A raíz de ello, se agregó el artículo 90, por el que se dispone que el régimen del convenio prevalecerá sobre todo otro tratado en el que los Estados que entren a ser parte en el proyecto de convenio sean también parte. Se aclaró, además, que, en consonancia con el párrafo 4 del artículo 30 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, esa disposición no afectaría a los Estados que no pasaran a ser parte en el convenio (véase A/CN.9/WG.III/WP.32, nota de pie de página 232).

44. Sacados del contexto donde nacieron, los artículos 89 y 90 reflejan dos formas opuestas de abordar el conflicto de convenios, lo cual parece imposibilitar su aplicación conjunta, al menos a tenor de su texto actual.

45. El artículo 89 resguarda la aplicación de los convenios de transporte unimodal de rango imperativo. Cabe, por ello, entender que esa disposición complementa el régimen de interconexión limitada enunciado en el proyecto de convenio (y, en particular, en el párr. 1 de su art. 27) respecto de la responsabilidad del porteador en un contrato de transporte de puerta a puerta. Cabe, en efecto, entender que el

artículo 89 dispone que la primacía limitada otorgada en el párrafo 1 del artículo 27 al régimen imperativo de la responsabilidad de otros convenios de transporte respecto de las relaciones entre el porteador y el cargador o el consignatario, no afectará en modo alguno a la aplicación de todo otro convenio de transporte que sea aplicable con carácter imperativo a las relaciones entre el porteador y una parte ejecutante no marítima. Ahora bien, cabría entender también que el artículo 89 es incompatible con el párrafo 1 del artículo 27, por disponer la primacía general sobre el régimen del proyecto de convenio de otros convenios de transporte en asuntos que no conciernen a la responsabilidad (ya previstos en el párr. 1 del art. 27), aun en lo tocante a las relaciones entre el porteador y el cargador o el consignatario, y no únicamente respecto de las relaciones entre el porteador y un subcontratista cuyas actividades caerían normalmente dentro del ámbito de aplicación de algún otro convenio de transporte.

46. Por su parte, el artículo 90 proclama la primacía del régimen del futuro convenio sobre todo otro convenio que sea incompatible con él, inclusive en lo concerniente al transporte no marítimo de mercancías. Se diría que la finalidad del artículo 90 es facilitar la adopción general de un régimen uniforme que regule la cuestión de la responsabilidad en el transporte de puerta a puerta. Sin embargo, a juzgar por su enunciado y cuando se lee fuera de contexto, el artículo 90 podría interpretarse también como una disposición general que da primacía al proyecto de convenio sobre todo otro tratado cuyo régimen resulte incompatible con el del proyecto de convenio.

47. Por todo ello, el Grupo de Trabajo tal vez desee volver a examinar los artículos 89 y 90 a la luz de toda disposición u opción normativa con la que guarden una relación lógica.

48. Los argumentos que indujeron a incluir el artículo 89 se asemejan un tanto a los que se expusieron a favor de introducir el párrafo 5 del artículo 25 de las Reglas de Hamburgo durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 6 a 31 de marzo de 1978). El párrafo 5 del artículo 25 se agregó a las Reglas de Hamburgo tras haberse aprobado la definición de “contrato de transporte marítimo” enunciada en el párrafo 6 del artículo 1, por el que se dispone que “un contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo”. A la sazón se dijo que esta definición ligeramente extensiva del “contrato de transporte” exigía la inclusión de una disposición que resguardara la aplicación de todo otro instrumento que previera el transporte por más de un medio, dado que las Reglas de Hamburgo no podían resolver “el problema general de la reglamentación internacional del transporte multimodal” por carecer de una disposición expresa para los casos en los que se desconozca el lugar donde se produjo el daño y de normas para regular determinadas cuestiones de procedimiento²⁰. Parece por cierto que la mayoría de los partidarios de incluir el párrafo 5 del artículo 25 de las Reglas de Hamburgo se mostraron preocupados ante la posibilidad de que se sometiera un tramo efectuado primordialmente por alguna vía no marítima al régimen de un convenio aplicable tan sólo al tramo por mar del transporte multimodal²¹.

49. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de las diferencias de fondo entre las Reglas de Hamburgo, con arreglo a las cuales la responsabilidad del porteador sólo abarca el período “durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga”, y

el proyecto de convenio, por el que la responsabilidad puede extenderse a todo el trayecto “de puerta a puerta”. Además, a diferencia de las Reglas de Hamburgo, el proyecto de convenio determina explícitamente el régimen jurídico que será aplicable a la responsabilidad del porteador en caso de ser localizable el punto de origen del daño en un trayecto multimodal y hace extensivo su propio régimen de responsabilidad a todo caso en el que el origen del daño no sea localizable. En el contexto de las Reglas de Hamburgo, el párrafo 5 del artículo 25 servía para aquietar el temor de que se dejara en un vacío jurídico el tramo terrestre de una operación multimodal efectuado conforme a un contrato de transporte al que las Reglas de Hamburgo fueran aplicables. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que el contexto del proyecto de convenio es completamente distinto del de las Reglas de Hamburgo, por lo que tal vez no sea necesario insertar una disposición del tenor del artículo 89 o tal vez proceda enunciarla en términos algo distintos de los de las Reglas de Hamburgo.

50. Además, si el Grupo de Trabajo llegara a decidir que la finalidad del artículo 89 era complementar el régimen de interconexión limitada previsto en el párrafo 1 del artículo 27, tal vez estime innecesario incluir una disposición, que fue propuesta antes de que se modificara el tratamiento de las partes ejecutantes (véanse los párrs. 24 y 25 *supra*). En rigor, todo el régimen de la responsabilidad del proyecto de convenio ha quedado ahora circunscrito a la responsabilidad del porteador y de la parte ejecutante marítima, por lo que el proyecto de convenio no se ocupa del régimen jurídico aplicable a todo tramo que el porteador subcontrate por algún medio de transporte no marítimo. El Grupo de Trabajo tal vez estime que no procede que el proyecto de convenio, que define claramente su propio ámbito de aplicación, ose determinar cuál es la norma de origen convencional o legal que, a tenor de sus propios términos, será aplicable a las relaciones entre el porteador y una parte ejecutante no marítima. En todo caso, si el Grupo de Trabajo estima que el artículo 89 sigue siendo necesario, procedería aclarar la relación entre el artículo 89 y el párrafo 1 del artículo 27.

51. Ahora bien, si el Grupo de Trabajo concluye que la finalidad del artículo 89 es dar primacía general sobre el régimen del nuevo convenio a todo otro convenio aplicable de transporte, incluso en cuestiones ajenas a la responsabilidad (que se rige concretamente por lo dispuesto en el párr. 1 del art. 27), tal vez proceda que el Grupo de Trabajo tome nota de que esa lectura del artículo 89 sería incompatible con el carácter limitado del régimen de interconexión previsto en el párrafo 1 del artículo 27.

52. De forma análoga, si el Grupo de Trabajo concluye que la razón de ser inicial del artículo 90 era ofrecer una vía complementaria que ayudara a resolver conflictos entre los regímenes de responsabilidad divergentes de los convenios internacionales, tal vez estime ahora conveniente prescindir también de esta disposición que, de mantenerse, sería incompatible con el artículo 89, caso de que, a su vez, se retenga. En realidad, como el artículo 90 se agregó cuando todavía no se había establecido explícitamente que tan sólo las acciones directas entre las partes contractuales en el contrato de transporte marítimo general serían interponibles al amparo del proyecto de convenio, tal vez ese artículo se haya vuelto superfluo, dado que el riesgo de conflicto que supuestamente debía evitar podría haber desaparecido al haberse restringido el ámbito de aplicación del proyecto de convenio, a raíz del apoyo casi unánime del Grupo de Trabajo a la propuesta de excluir a toda parte ejecutante no marítima del régimen de responsabilidad del futuro convenio (véase A/CN.9/544, párrs. 20 a 27).

53. Si el Grupo de Trabajo estima, en cambio, que el artículo 90 es una norma general prevista para resolver posibles conflictos residuales con los demás convenios en esferas ajenas a la responsabilidad del porteador (véase el párr. 38 *supra*), tal vez estime oportuno examinar si el espectro de posibles situaciones conflictivas que el artículo 90 pretende resolver justifica la inclusión de una regla de tan vasto alcance. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que los artículos por los que se establece la primacía general de un régimen no suelen figurar en los tratados internacionales de derecho mercantil. En rigor, los artículos de esa índole son más frecuentes en otro género de tratados, en particular en los textos fundacionales de organizaciones intergubernamentales internacionales (véase, por ejemplo, el art. 103 de la Carta de las Naciones Unidas).

IV. Relación entre el proyecto de convenio y otros instrumentos jurídicos internacionales

54. El artículo 16 del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.21 regulaba la relación del proyecto de convenio con otro instrumento que regulara los límites de la responsabilidad relativos a la explotación comercial de barcos, al transporte marítimo de pasajeros con equipaje y a los daños causados por accidentes nucleares. Esas reglas, cuyo contenido se tomó de los párrafos 1, 3 y 4 del artículo 25 de las Reglas de Hamburgo, han pasado a ser los artículos 91, 92 y 93 del proyecto de convenio.

55. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si es cierto que, al reafirmar la aplicación ininterrumpida de esos otros instrumentos, esas reglas son un medio adecuado para evitar el riesgo de conflictos entre ellos y el proyecto de convenio.

Notas

- ¹ Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 155.
- ² Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1412, N° 23643.
- ³ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1695, N° 29215.
- ⁴ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1489, N° 25567.
- ⁵ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2242, N° 39917.
- ⁶ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1155, N° 18232. En el párrafo 3 del artículo 30 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados se establece que cuando todas las partes en un tratado anterior sean también partes en un tratado posterior, “el tratado anterior se aplicará únicamente en la medida en que sus disposiciones sean compatibles con las del tratado posterior”. Con arreglo al párrafo 4 del mismo artículo, esa misma regla será aplicable entre los Estados que sean parte en ambos tratados, aun cuando no todas las partes en el tratado anterior hayan pasado a serlo en el tratado posterior.
- ⁷ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, N° 5742.
- ⁸ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1397, N° 23353.
- ⁹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17, (A/57/17)*, párr. 224.
- ¹⁰ CMNI /CONF(99)2/FINAL-ECE/TRANS/EL CMNI /CONF/2/FINAL (este tratado aún no ha entrado en vigor).

- ¹¹ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2145, N° 6943.
- ¹² Publicación de la CCI, No. 481 (CCI, París, 1992).
- ¹³ *Boletín del BIMCO*, vol. 91, 1996.
- ¹⁴ TD/MT/CONF/16 (este tratado aún no ha entrado en vigor).
- ¹⁵ La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas envió a las Partes Contratantes del CMR el texto de la carta de la IRU y la respuesta remitida por la Secretaría de la CNUDMI; ambas comunicaciones pueden consultarse en <http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1cmr.html>.
- ¹⁶ Véase, por ejemplo, Mahin Faghfour, “*International regulation of liability for multimodal transport – in search of uniformity*”, en *WMU journal of maritime affairs*, vol. 5, N° 1 (2006), págs. 95 a 114.
- ¹⁷ Observaciones de la UNCTAD sobre el proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, anexo II, párr. 44).
- ¹⁸ Véase, por ejemplo, Krijn Haak y Marian Hoeks, “*Intermodal transport under unimodal arrangements. Conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts*”, en *Transportrecht*, vol. 28, N° 3 (2005), págs. 89 a 102.
- ¹⁹ “No obstante, si se extiende el alcance del régimen de interconexión previsto en el proyecto de instrumento como se ha sugerido, cabe prever que el futuro convenio resulte muy provechoso para el transporte intermodal. Sería una fuente de uniformidad para el sector del transporte marítimo internacional y colmaría algunas lagunas en lo que atañe, por ejemplo, al régimen de responsabilidad aplicable en casos de daños no localizados ocasionados en el marco de contratos de transporte multimodal, gracias a su efecto complementario de los convenios de transporte unimodal en vigor (Krijn Haak y Marian Hoeks, obra citada, pág. 102, publicada en inglés).
- ²⁰ *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Hamburgo, 6 a 31 de marzo de 1978* (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta S.80.VIII.1), segunda parte, Actas de la Segunda Comisión, séptima sesión (A/CONF.89/C.2/SR.7), párr. 50; véase también *ibíd.*, novena sesión (A/CONF.89/C.2/SR.9), párr. 9.
- ²¹ *Ibid.*, séptima sesión (A/CONF.89/C.2/SR.7), párrs. 39 a 62; octava sesión (A/CONF.89/C.2/SR.8), párrs. 4 a 30; novena sesión (A/CONF.89/C.2/SR.9), párrs. 2 a 34.