



Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

41º período de sesiones

Nueva York, 16 de junio a 11 de julio de 2008

Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor realizada en su 20º período de sesiones (Viena, 15 a 25 de octubre de 2007)

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Introducción	1-7	4
I. Deliberaciones y decisiones	8	5
II. Preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías	9-280	6
Capítulo 9 – Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte ..	9-14	6
Proyecto de artículo 42. Valor probatorio de los datos del contrato	9-14	6
Capítulo 10 – Entrega al destinatario	15-85	7
Proyecto de artículo 44. Obligación de aceptar la entrega	15-23	7
Proyecto de artículo 45. Obligación de confirmar la entrega	24	9
Proyecto de artículo 46. Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable	25-28	9
Proyecto de artículo 47. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido	29-35	10
Proyecto de artículo 48. Entrega en caso de haberse emitido un documento electrónico de transporte no negociable que deba ser restituido	36-41	12
Proyecto de artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable	42-67	13
Proyecto de artículo 50. Mercancías pendientes de entrega	68-83	19
Proyecto de artículo 51. Retención de las mercancías	84-85	22



Capítulo 11 – Derechos de la parte controladora	86-114	22
Proyecto de artículo 52. Ejercicio y alcance del derecho de control	88-89	22
Proyecto de artículo 53. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control	90-96	23
Proyecto de artículo 54. Ejecución por el porteador de las instrucciones que le sean dadas	97-103	25
Proyecto de artículo 55. Validez de la entrega	104	27
Proyecto de artículo 56. Modificaciones del contrato de transporte	105-107	27
Proyecto de artículo 57. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador	108-113	28
Proyecto de artículo 58. Autonomía contractual de las partes	114	29
Capítulo 12 – Transferencia de derechos	115-132	29
Proyecto de artículo 59. Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable	119	30
Proyecto de artículo 60. Responsabilidad del tenedor	120-131	30
Proyecto de artículo 61. Casos en los que no se ha emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable	132	32
Capítulo 13 – Límites de la responsabilidad	133-166	33
Proyecto de artículo 62. Límites de la responsabilidad	133-156	33
Examen a fondo de los límites de la responsabilidad	157-166	40
Capítulo 14 – Plazo para presentar una demanda	167-179	44
Proyecto de artículo 65. Prescripción de acciones	168	44
Proyecto de artículo 66. Prórroga del plazo de prescripción	169-172	44
Proyecto de artículo 67. Acción de repetición o de resarcimiento	173-177	45
Proyecto de artículo 68. Acciones contra la persona identificada como porteador	178-179	46
Capítulo 15 – Vía judicial	180-205	46
Proyecto de artículo 69. Acciones contra el porteador	181	47
Proyecto de artículo 70. Pactos para la elección del foro	182-192	47
Proyecto de artículo 71. Acciones contra una parte ejecutante marítima	193	49
Proyecto de artículo 72. Ningún otro fundamento alegable de la competencia	194	49
Proyecto de artículo 73. Detención provisional del buque y otras medidas cautelares	195	49
Proyecto de artículo 74. Consolidación y traslado de las actuaciones	196	49
Proyecto de artículo 75. Pacto concertado a raíz de una controversia y competencia confirmada por la comparecencia del demandante	197-198	49
Proyecto de artículo 76. Reconocimiento y ejecución	199-201	50
Proyecto de artículo 77. Aplicabilidad del capítulo 15	202-205	50

Capítulo 16 – Vía arbitral	206-218	51
Proyecto de artículo 78. Pactos de arbitraje	207-211	51
Proyecto de artículo 79. El pacto de arbitraje en el transporte no regular	212-214	53
Proyecto de artículo 80. Pactos de arbitraje concertados a raíz de una controversia	215	53
Proyecto de artículo 81. Aplicabilidad del capítulo 16	216-218	53
Capítulo 17 – Avería gruesa	219-220	54
Proyecto de artículo 82. Disposiciones sobre la avería gruesa	219-220	54
Capítulo 18 – Otros convenios	221-245	54
Proyecto de artículo 83. Denuncia de otros convenios	221-227	54
Proyecto de artículo 84. Convenios internacionales aplicables al transporte aéreo de mercancías	228-231	56
Examen ulterior del proyecto de artículo 84; cuestiones relacionadas con el conflicto de convenios	232-236	58
Proyecto de artículo 85. Limitación global de la responsabilidad	237-238	59
Proyecto de artículo 86. Otra normativa aplicable al transporte de pasajeros y de su equipaje	239-243	60
Proyecto de artículo 87. Otra normativa aplicable a los daños causados por un accidente nuclear	244-245	61
Capítulo 20 – Disposiciones finales	246-280	61
Proyecto de artículo 91. Depositario	246	61
Proyecto de artículo 92. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión	247-251	61
Proyecto de artículo 93. Reservas	252-254	62
Proyecto de artículo 94. Procedimiento y efecto de las declaraciones	255-261	63
Proyecto de artículo 95. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados	262	64
Proyecto de artículo 96. Participación de organizaciones regionales de integración económica	263	64
Proyecto de artículo 97. Entrada en vigor	264-271	64
Proyecto de artículo 98. Revisión y enmienda	272-274	66
Proyecto de artículo 99. Enmienda de los límites	275-277	67
Proyecto de artículo 100. Denuncia del presente Convenio	278	67
Observación adicional sobre el proyecto de artículo 89, relativo a los contratos de volumen	279-280	67
III. Otras cuestiones	281	68
Planificación de la labor futura	281	68

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 legislativo sobre cuestiones relacionadas con el transporte internacional de mercancías, entre ellas el ámbito de aplicación de ese 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 referencias cronológicas relativas a los antecedentes legislativos del proyecto de convenio figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.92.

2. El Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 20º período de sesiones en Viena del 15 al 25 de octubre de 2007. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Argelia, Australia, Austria, Belarús, Benin, Bolivia, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, El Salvador, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Gabón, Grecia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Letonia, Líbano, México, Namibia, Nigeria, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Checa, República de Corea, Senegal, Singapur, Suiza, Tailandia y Venezuela (República Bolivariana de).

3. También asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Arabia Saudita, Argentina, Brasil, Burkina Faso, Congo, Côte d'Ivoire, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Filipinas, Finlandia, Ghana, Indonesia, Kuwait, Nicaragua, Níger, Nueva Zelanda, Países Bajos, Portugal, República Democrática del Congo, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rumania, Suecia, Túnez, Turquía. y Yemen

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

a) **Sistema de las Naciones Unidas:** Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD);

b) **Organizaciones intergubernamentales:** Consejo de la Unión Europea, Comisión Europea y Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF);

c) **Organizaciones no gubernamentales internacionales invitadas por el Grupo de Trabajo:** Association of American Railroads (AAR), Comité Marítimo Internacional (CMI), Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), Cámara Naviera Internacional, Consejo de Cargadores Europeos, Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA), Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (P&I), Organización Marítima para África Occidental y Central y Universidad Marítima Mundial.

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.

5. El Grupo de Trabajo eligió a los siguientes integrantes de la Mesa:
Presidente: Sr. Rafael Illescas (España)
Relator: Sr. V.D. Sharma (India)
6. El Grupo de Trabajo tuvo a su disposición los siguientes documentos:
 - a) Programa provisional anotado y corrección (A/CN.9/WG.III/WP.92 y A/CN.9/WG.III/WP.92/Corr.1);
 - b) El proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías y corrección (A/CN.9/WG.III/WP.81 y A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1);
 - c) Un documento que contenía observaciones y propuestas del Gobierno de Nigeria (A/CN.9/WG.III/WP.93);
 - d) Una nota de la Secretaría que contenía el texto revisado de los artículos 42, 44 y 49 del proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.94);
 - e) Una propuesta presentada por las delegaciones de Dinamarca y los Países Bajos (A/CN.9/WG.III/WP.95);
 - f) Una propuesta relativa al capítulo 12 (Transferencia de derechos) presentada por la delegación de los Países Bajos (A/CN.9/WG.III/WP.96);
 - g) Un documento con observaciones de organizaciones no gubernamentales (A/CN.9/WG.III/WP.97);
 - h) Una propuesta del Gobierno de China sobre la vía judicial (A/CN.9/WG.III/WP.98); e
 - i) Una propuesta del Gobierno de China sobre la entrega de mercancías cuando se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable y sobre las mercancías pendientes de entrega (A/CN.9/WG.III/WP.99).
7. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:
 1. Apertura del período de sesiones
 2. Elección de la Mesa.
 3. Aprobación del programa.
 4. Preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías.
 5. Otros asuntos.
 6. Aprobación del informe.

I. Deliberaciones y decisiones

8. El Grupo de Trabajo siguió examinando el proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (en adelante, “el proyecto de convenio”) basándose en el texto que figura en el anexo adjunto a una nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.81). Se recordó una vez más al Grupo de

Trabajo que el texto enunciado en dicha nota era fruto de las negociaciones mantenidas en el Grupo de Trabajo desde 2002. El Grupo de Trabajo convino en que, si bien cabía perfeccionar y aclarar las disposiciones del proyecto de convenio, de modo que reflejaran el consenso al que ya había llegado el Grupo de Trabajo, sólo convendría reexaminar las opciones normativas en caso de que hubiera un amplio consenso para proceder así. Esas deliberaciones y conclusiones se han plasmado más adelante en la sección II (véanse párrs. 9 a 280 *infra*). Todas las remisiones que se hacen en los siguientes párrafos al documento A/CN.9/WG.III/WP.81 se entienden referidas también a las correcciones expuestas en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1.

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

Capítulo 9 - Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte (*continuación del examen realizado en el 19º período de sesiones; véase el documento A/CN.9/621, párrafos 301 y 302*)

Proyecto de artículo 42. Valor probatorio de los datos del contrato

9. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto del artículo 42 según figuraba en el párrafo 1 del documento A/CN.9/WG.III/WP.94. Se explicó que no se había modificado dicho texto respecto del que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81, exceptuando ciertas rectificaciones introducidas en las remisiones al artículo 37. Se observó que esas rectificaciones no tenían por objeto alterar su significado.

10. Se recordaron al Grupo de Trabajo las extensas deliberaciones que culminaron la formulación del proyecto de artículo 42. Su enunciado actual era fruto de una delicada transacción entre opiniones discrepantes en lo que respecta a la forma de tratar el valor probatorio de los documentos de transporte.

11. Se señaló que en el inciso i) del apartado b) se empleaba el concepto de “tercero”, mientras que en el inciso ii) del mismo apartado se utilizaba el término “destinatario”. Se estimó, a este respecto, que el término “tercero” parecía referirse al “tenedor” del documento de transporte, tal como se definía en el párrafo 12 del artículo 1. No obstante, dado que el destinatario también podría ser tenedor de un documento de transporte, se objetó que la distinción entre los dos términos empleados en los incisos i) y ii) del apartado b) no quedaba clara y que tal vez requeriría una explicación más detallada. El Grupo de Trabajo convino en que la Secretaría, al preparar el texto revisado final que examinaría el Grupo de Trabajo, estudiara atentamente el texto de modo que no hubiera ninguna incongruencia en la utilización de ambos términos.

12. Se propuso asimismo que, mientras que el principio de que la prueba en contrario presentada por el porteador no debería ser admisible frente a un destinatario que hubiera actuado de buena fe, el concepto de la buena fe no debía enunciarse aislado sino vinculado al punto considerado. A este respecto, se propuso que se siguiera el tenor del párrafo 3 del artículo 16 de las Reglas de Hamburgo empleando las palabras “un consignatario (destinatario), que ha procedido de buena

fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento”. Esta propuesta recibió apoyo.

13. Se expresaron reservas acerca del hecho de que el artículo 42 se hiciera extensible al efecto probatorio concluyente del contenido de un documento de transporte referido no sólo a los documentos de transporte no negociables sino también a las cartas de porte marítimo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 42

14. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 42 que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.94 era aceptable, a condición de que se aclarara el contexto en que se aplicaría el concepto de buena fe. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que revisara la utilización de los términos empleados en todo el proyecto de convenio, en particular la de “terceros” y “destinatarios”, a fin de armonizar la terminología.

Capítulo 10 - Entrega al destinatario

Proyecto de artículo 44. Obligación de aceptar la entrega

15. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el artículo 44, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.94. A este respecto, se observó que, a fin de dar a la disposición una mayor claridad, la Secretaría proponía que se suprimiera el párrafo 2 del artículo 11, enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.81, y que su contenido fuera trasladado al final del párrafo 1 del artículo 44, pues se consideraba que el lugar óptimo de inserción de la regla relativa al momento y al lugar de la entrega sería el artículo 44, en el marco del capítulo sobre la entrega al destinatario. Además, la Secretaría sugirió que, dado que la obligación de descargar las mercancías conforme al párrafo 2 del artículo 14 sería desempeñada por el destinatario, la disposición pertinente debería trasladarse del párrafo 2 del artículo 27 a un nuevo párrafo 2 del artículo 44.

Concepto de la entrega

16. Se expresó la opinión de que la última frase del párrafo 1 del artículo 44 trataba, más que del momento y el lugar contractuales de la entrega, de la entrega efectiva. Por esta razón, se propuso que se suprimiera esa frase y que, al final del párrafo 1, tras las palabras “momento y lugar”, se agregaran las siguientes palabras, inspiradas en el texto actual del artículo 21, en A/CN.9/WG.III/WP.81: “en los que pueda razonablemente esperarse, habida cuenta de los términos del contrato, así como de toda costumbre, práctica o uso aplicable y de las circunstancias del viaje”.

17. En apoyo de que se formulara de nuevo el párrafo 1, se sostuvo también que la referencia, en ese contexto al momento y lugar de la entrega, asimilados a los de “la descarga de las mercancías del último medio de transporte por el que hayan sido trasladadas en virtud del contrato de transporte”, podría dar a entender que el destinatario podía estar obligado a aceptar la entrega en cualquier momento o lugar en que las mercancías fueran definitivamente descargadas. Se comentó que con ello se impondría al destinatario una carga improcedente.

18. La propuesta de redactar de nuevo el párrafo 1 obtuvo cierto apoyo, pero el Grupo de Trabajo convino en aplazar la decisión final sobre las adiciones propuestas, a fin de que las delegaciones tuvieran más tiempo para reflexionar con más detenimiento sobre las repercusiones que tales adiciones entrañarían.

Elección entre las variantes entre corchetes

19. El Grupo de Trabajo procedió a examinar los dos textos que figuraban entre corchetes en el artículo 44, que se referían a la obligación de aceptar la entrega de las mercancías por parte del destinatario que [ejercite cualquiera de sus derechos con arreglo al] o [haya intervenido activamente en el] contrato de transporte. Se estimó que los textos que figuraban en los dos pares de corchetes podrían suprimirse, en vista de que en la definición de “destinatario”, que figuraba en el artículo 1, ya se ponía de relieve el derecho del destinatario a la entrega y porque, en el contexto del proyecto de artículo, la obligación del destinatario de aceptar la entrega no debería estar sujeta a ninguna condición. Si bien algunas delegaciones apoyaron esta sugerencia, en el Grupo de Trabajo predominó la opinión de que se retuviera en el artículo alguna forma de limitación, tras lo cual se procedió a examinar las variantes enunciadas en el proyecto que era objeto de estudio.

20. Se expresó la opinión de que en ambos pares de corchetes figuraban textos poco claros y que ninguno de ellos ofrecía orientación suficiente sobre las circunstancias en las que un destinatario debería estar obligado a aceptar la entrega de conformidad con el contrato de transporte. Se consideró que sería preferible suprimir los textos de ambos pares de corchetes y hacer referencia, en su lugar, a un requisito conforme al cual el destinatario exigiera la entrega o algo comparable. No obstante, se expresaron reservas por estimarse que tal requisito pudiera resultar excesivamente oneroso para el porteador que no pudiera quedar liberado de la custodia de las mercancías en virtud del contrato de transporte en casos en que el destinatario presentara alguna acción judicial pertinente sin exigir formalmente la entrega, por ejemplo, cuando el destinatario solicitara muestras de las mercancías para determinar si eran aceptables o no de acuerdo con el contrato de compraventa subyacente.

21. Algunas delegaciones apoyaron el texto que figura en el segundo par de corchetes. Se sugirió que se suprimiera la palabra “activamente” en dicho texto por estimarse que a veces un comportamiento pasivo podría bastar para obligar al destinatario a aceptar la entrega de las mercancías. No obstante, se objetó que el texto que figuraba en el segundo par de corchetes era demasiado amplio y ambiguo al no indicarse el nivel de “intervención” en el contrato de transporte que sería suficiente para obligar al destinatario a aceptar la entrega de las mercancías. Ante tales objeciones, el Grupo de Trabajo declaró preferir la primera variante entre corchetes.

22. Al examinarse el contenido del primer par de corchetes, algunas delegaciones manifestaron al Grupo de Trabajo su inquietud por estimar que la referencia a un destinatario que ejerciera “cualquiera” de sus derechos con arreglo al contrato de transporte tal vez fuera demasiado amplia. Por ejemplo, ¿cabría decir que bastaba, para hacer aplicable la disposición, con que un destinatario ejerciera un derecho contractual para obtener información sobre el paradero de las mercancías durante el viaje? Se sugirió que éste no era el caso y que el ejercicio de un derecho contractual se refería a cuestiones como el ejercicio del derecho de control o al hecho de pedir

al porteador que extrajera muestras de la carga. A fin de paliar el problema, se sugirió que se suprimieran, del primer par de corchetes, las palabras “cualquiera de”. Se sostuvo que la finalidad del artículo era que un destinatario que deseara ejercitar sus derechos en virtud del contrato de compraventa, como el derecho a rechazar las mercancías, no estuviera autorizado a rechazar la entrega de muestras conforme al contrato de transporte.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 44

23. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en que el texto del proyecto de artículo 44, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.94, era aceptable y que:

- Se adoptara el texto de la primera variante que figuraba entre corchetes, aunque suprimiendo las palabras “cualquiera de”; y
- Se volviera a estudiar el texto final del párrafo 1 del artículo 44 una vez que las delegaciones hubieran tenido la oportunidad de reflexionar sobre la propuesta de suprimir su última frase y de reformular el final de la primera frase.

Proyecto de artículo 45. Obligación de confirmar la entrega

24. El Grupo de Trabajo concordó en que el texto del proyecto de artículo 45, enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Proyecto de artículo 46. Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable

25. Se recordó que la última vez que se había examinado el artículo 46 había sido durante el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/591, párrs. 223 a 230). El Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto del artículo 46, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se preguntó si el uso de las palabras “pese a haberle sido notificada la llegada de las mercancías”, en el párrafo c) del artículo 46, significaba que la notificación debería darse siempre al destinatario. Se respondió que tal interpretación no sería compatible con el párrafo 3 del artículo 50, en virtud del cual la notificación podía darse a otra persona que no fuera el destinatario. Se propuso que se formulara de nuevo el párrafo c) de modo que fueran acordes con el párrafo 3 del artículo 50.

26. Algunas delegaciones apoyaron la supresión de las palabras “pese a haberle sido notificada la llegada de las mercancías”, del párrafo c) de artículo 46. Se señaló que tales palabras podrían imponer al porteador una carga onerosa, particularmente en el contexto del transporte en contenedores, en el que podría haber un número considerable de destinatarios. Se opinó asimismo que esas palabras eran innecesarias, dado que el párrafo 3 del artículo 50 ya regulaba el supuesto en que un porteador tal vez deseara considerar que las mercancías no pudieron ser entregadas. En caso de mantenerse esas palabras en el texto, una delegación propuso que se enmendaran y que, en su lugar, el texto hiciera referencia a que un destinatario, “pese a haberle sido notificada la llegada de las mercancías”, tuviera en cuenta la posibilidad de que un porteador no podía necesariamente saber en qué momento un destinatario había recibido una notificación de llegada. Sin embargo, hubo suficiente apoyo para que se mantuviera el texto sin enmiendas. Se argumentó que el artículo 46 trataba de las obligaciones del porteador una vez que las mercancías

llegaran al lugar de destino y que, por consiguiente, cabía distinguir esa regla de la del párrafo 3 del artículo 50, que regulaba el supuesto en que cabía considerar que no era posible efectuar la entrega.

27. Se hizo una sugerencia con el fin de aclarar que la obligación que tenían, en virtud del párrafo c) del artículo 46, la parte controladora o el cargador de dar instrucciones respecto de la entrega de las mercancías estuviera sujeta a las mismas condiciones aplicables conforme al artículo 54, por ejemplo, que dichas instrucciones fueran razonables y que no obstaculizaran las operaciones ordinarias del porteador.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 46

28. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 46, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Proyecto de artículo 47. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido

29. Se recordó al Grupo de Trabajo que se había insertado el artículo 47 en A/CN.9/WG.III/WP.81 a raíz de la decisión del Grupo de Trabajo, en su 17º período de sesiones, de insertar en el texto de proyecto de convenio una disposición concerniente a la entrega de las mercancías cuando se hubiera emitido un documento de transporte no negociable que hubiera de ser restituido (A/CN.9/594, párrs. 208 a 215). Se recordó además al Grupo de Trabajo que el artículo 47 figuraba entre corchetes en A/CN.9/WG.III/WP.81, y que su texto estaba basado en el texto propuesto para el artículo 48 bis en A/CN.9/WG.III/WP.68 (véase párr. 15).

Debate general

30. Si bien se reconoció que no cabía utilizar el documento de transporte no negociable en todos los países, la mayoría de las delegaciones opinaron que el artículo 47 resultaría valioso en todo lugar donde sí se utilizaran estos documentos. El Grupo de Trabajo decidió que se retuviera, sin corchetes, el proyecto de artículo 47.

“[estipule] [indique] [disponga]”

31. El Grupo de Trabajo pasó a examinar las tres variantes ofrecidas en el encabezamiento del artículo 47, por las que se prevé que se “[estipule]”, “[indique]” o “[disponga]” (“[provides] [indicates] [specifies]”) en el documento que ha de ser restituido. Se observó que el mero empleo del término “conocimiento de embarque” significaba, en algunos ordenamientos, que el documento emitido había de ser devuelto a fin de obtener la entrega de las mercancías, pero que, si el artículo 47 tenía por objeto mantener la normativa actualmente aplicable a este tipo de documentos, sería preferible que el texto dijera “en el que se indique que, con arreglo al derecho aplicable al documento, habrá de ser restituido para”. Se sugirió además que aun cuando el Grupo de Trabajo no estuviera de acuerdo con dicha propuesta, la palabra “indique” sería preferible, dado que, aun cuando este término adolecía de cierta vaguedad, no dejaba de ser el que mejor respetaba la práctica actual respecto de dichos documentos. Se apoyó el parecer de que debería preservarse la práctica actual, pero se sugirió que el término “indique” resultaba de

todos modos preferible, dado que la remisión a la ley aplicable sería tal vez jurídicamente clara, pero ello no impediría que le resultara difícil al porteador determinar, en el momento de la entrega, si el documento cumplía o no con los requisitos exigidos por la ley aplicable. El Grupo de Trabajo expresó cierta preferencia por el término “indique”, y en favor de que se suprimieran las otras dos variantes ofrecidas, a fin de preservar la práctica actual en materia de documentos de transporte no negociables que hubieran de ser devueltos.

32. Se observó, no obstante, que el proyecto de convenio clasificaba a todos los documentos de transporte según que fueran negociables o no negociables, por lo que la designación de un documento como “conocimiento de embarque”, junto con todas las consecuencias que ese término acarrearía en el marco del derecho interno que le fuera aplicable, daría lugar a una taxonomía contraria a la actualmente utilizada en el proyecto de convenio. Se sugirió además que, si bien el Grupo de Trabajo había decidido atenerse a la práctica actual en materia de documentos de transporte no negociables que hubieran de ser devueltos, no existía en el derecho interno uniformidad alguna en lo concerniente al trato que se habría de dar a dichos documentos. En las circunstancias actuales, una remisión implícita al derecho interno dejaría un margen de interpretación demasiado amplio para encajar bien en la categoría asignada a este tipo de documento en el proyecto de convenio. Se sugirió que a fin de preservar la uniformidad taxonómica deseable en el proyecto de convenio, debería disponerse claramente que el texto de dicho documento deberá bastar para determinar su índole, por lo que debería, al menos, suprimirse el término “indique” por su falta de claridad que pudiera restar precisión a la clasificación, por lo demás clara, utilizada en el proyecto de convenio. Se observó además que el proyecto de convenio tenía por objeto establecer un sistema claro y predecible, por lo que toda presunción de que las partes habían convenido en utilizar un documento de transporte no negociable que había de ser devuelto, práctica por lo demás inhabitual en algunos ordenamientos, debería ser complementada por una clara indicación de que esa era la intención deliberada de las partes. El proyecto de convenio debería establecer una norma más rigurosa que la denotada por el empleo del término “indique”. Ciertas delegaciones respaldaron el parecer de que deberían evitarse, en aras de la coherencia y certidumbre del texto, el empleo del término “indique” en este contexto.

33. Se expresó también apoyo por el término “estipule”, y algunas delegaciones se mostraron favorables al término “disponga”. Hubo además intercambios de pareceres acerca de si cabría encontrar en alguna de las otras versiones lingüísticas un término que fuera preferible al de las tres variantes ofrecidas en el texto inglés. Pese a todo, no se llegó a un consenso sobre cuál de esas tres variantes debería ser seleccionada. El término que había obtenido menor apoyo fue el de “disponga”, por lo que el Grupo de Trabajo decidió suprimirlo, al tiempo que decidía retener los otros dos términos ofrecidos a fin de que fueran examinados ulteriormente. Se observó además que, en todo supuesto, debería alinearse el texto del artículo 42 b) ii) con el término que fuera finalmente seleccionado por el Grupo de Trabajo.

Aviso de la llegada

34. Se observó que si bien el apartado c) del artículo 46 exigía que se diera aviso de la llegada, no se exigía aviso alguno en el artículo 47. El Grupo de Trabajo

convino en que, en aras de la coherencia del texto, debería exigirse también, en el apartado b) del artículo 47, que se diera aviso de la llegada de las mercancías.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 47:

35. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que:
- se retuviera, sin corchetes, el texto del artículo 47;
 - se retuvieran, sin corchetes, las variantes “[se estipule]” y “[se indique]” en el encabezamiento del artículo, suprimiéndose la tercera variante, “[se disponga]”;
 - se inserte en el texto del apartado b) el requisito de dar aviso de la llegada de las mercancías; y
 - se formule con cuidado el texto del artículo 42 b) ii), alineándolo con el término eventualmente seleccionado por el Grupo de Trabajo.

Proyecto de artículo 48. Entrega en caso de haberse emitido un documento electrónico de transporte no negociable que deba ser restituido

36. Se recordó al Grupo de Trabajo que el artículo 48 fue insertado en A/CN.9/WG.III/WP.81 a raíz de una decisión del Grupo de Trabajo, en su 17º período de sesiones, de que se insertara en el texto del proyecto de convenio una disposición concerniente a la entrega de las mercancías cuando se hubiera emitido un documento electrónico de transporte no negociable que se había de devolver (A/CN.9/594, párrs. 208 a 215). Se recordó además al Grupo de Trabajo que el artículo 48 figuraba entre corchetes en A/CN.9/WG.III/WP.81, y que su texto se basaba en el texto propuesto para el artículo 48 ter en A/CN.9/WG.III/WP.68 (véase el párr. 16).

37. Se observó que el término “documento electrónico de transporte no negociable” resultaba algo extraño, por la dificultad de exigir ‘la devolución’ de un documento electrónico, por lo que se sugirió que se utilizara en su lugar el término “el equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable”. Si bien se expresó cierto apoyo en favor de dicha sugerencia, se observó que resultaría igualmente ilógico exigir la devolución del equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable. Se observó, además, que el texto de esta disposición se prestaba a tener consecuencias inesperadas, al adoptarse en él el enfoque adoptado en el artículo 49 para los documentos electrónicos de transporte negociables, lo que tal vez diera lugar a que un documento electrónico de transporte no negociable fuera tratado como si se tratara de un documento electrónico de transporte negociable.

38. Se expresaron otras inquietudes concernientes al trato dado al destinatario y al empleo del término “control exclusivo” en el apartado a) del artículo 48. Si bien se expresó el parecer de que el destinatario debía gozar de cierto control sobre las mercancías, para lo que debería obrar en control del documento o del documento electrónico de transporte, se expresaron inquietudes acerca de la idoneidad de exigir el “control exclusivo” en el marco del artículo 48, dado que se utilizaba ese mismo término en otros contextos respecto del documento electrónico de transporte negociable, citándose como ejemplo la definición de ‘tenedor’ en el párrafo 12 b) del artículo 1.

Necesidad de retener el proyecto de artículo 48

39. Se cuestionó la necesidad de retener, a la luz de la práctica comercial actual, el artículo 48. Se sugirió que se suprimiera el artículo 48 ya que, de estimarse oportuno hacer alguna referencia al equivalente electrónico de dichos documentos, cabría insertar esa referencia en el artículo 47.

Aviso de la llegada de las mercancías

40. Se observó asimismo que, si bien el artículo 46 exigía en su apartado c) que se diera aviso de la llegada de las mercancías, no se mencionaba requisito alguno al respecto en el artículo 48. El Grupo de Trabajo convino en que, en aras de la coherencia, debería imponerse también ese requisito en el apartado b) del artículo 48.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 48

41. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que:

- se estudiara con más detenimiento el título del artículo;
- se retuviera entre corchetes el texto del artículo 48;
- se colocara entre corchetes el texto del apartado a) de dicho artículo a fin de que lo examinara ulteriormente el Grupo de Trabajo; y
- se insertara en el apartado b) de este artículo el requisito de dar aviso de la llegada de las mercancías.

Proyecto de artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

42. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez el artículo 49, relativo a la entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, con ocasión de sus períodos de sesiones 16º y 18º (A/CN.9/591, párrs. 231 a 239, y A/CN.9/594, párrs. 80 a 89). Se informó al Grupo de Trabajo de que se había sugerido, a raíz de lo decidido hasta ahora, hacer algunos cambios en el texto de los apartados d) y g), conforme se indicaba en los párrafos 4 a 6 de A/CN.9/WG.III/WP.94, por lo que el Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto ligeramente revisado del artículo 49 propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.94.

Apartado a)

43. Se sugirió que el Grupo de Trabajo examinara la conveniencia de insertar alguna indicación en el apartado a) concerniente al período durante el cual el destinatario estaba obligado a aceptar la entrega de las mercancías. Se observó que hacer esa precisión pudiera resultar particularmente problemático respecto de la entrega de las mercancías, a raíz de algún retraso. Se respondió a una pregunta acerca de la función que incumbía a la regla del inciso a) i), habida cuenta de que la definición de tenedor, en el artículo 12), hablaba ya de un documento que estuviera “debidamente endosado”. A lo que se respondió que la regla del inciso a) i) se ocupaba de los denominados documentos “a la orden” que podían, no obstante, ser endosados a otras personas, y que en dichos casos debería imponerse el requisito

de que el tenedor se identificara como la persona a la que hubiera sido endosado, en última instancia, el documento. Se sugirió, por último, que tal vez fuera innecesaria la expresión “según proceda” que figuraba en el encabezamiento del apartado a).

Apartado b)

44. Se propuso que, en el apartado b), cabría reformular la frase “el porteador deberá denegar la entrega” diciendo, en su lugar, “el porteador podrá denegar la entrega”, dado que pueden darse casos en los que el porteador decida no hacer la entrega aún cuando se hayan cumplido los requisitos del apartado a), por ejemplo, si se ve obligado a respetar otras estipulaciones contractuales que haya concertado. Se respondió que se había insertado la forma verbal “deberá” para aclarar y reforzar el derecho del porteador para denegar la entrega de las mercancías en todo supuesto en el que no se hayan cumplido los requisitos del apartado a), resultado que se vería comprometido caso de sustituirse dicho término por “podrá”. El Grupo de Trabajo no aprobó el cambio sugerido.

Apartado c)

45. Se recordó al Grupo de Trabajo que había dado su asentimiento, en su 19º período de sesiones a que se incluyera en el artículo 40 un párrafo adicional por el que se dispusiera que el incumplimiento del porteador consistente en no anotar, en los datos del contrato, el número de originales que hubiera emitido, caso de haber emitido más de uno, del documento de transporte negociable, consistiría en que se consideraría que se había emitido un solo documento (A/CN.9/621, párr. 296). A la luz de lo que se acordó, se propuso que a fin de evitar confusiones, cabría reformular la primera frase del apartado c) para que dijera, “Cuando el documento de transporte negociable indique que se ha emitido más de un original del mismo, ...”, manteniéndose el resto del texto de este apartado conforme figuraba en la versión actual.

46. Ahora bien, se recordó al Grupo de Trabajo que la práctica de emitir más de un original de un documento de transporte negociable era tenida por poco recomendable y que se habían formulado advertencias al respecto. Se sugirió, por ello, que más bien procedería suprimir toda mención que se hiciera en el proyecto de convenio a dicha práctica, en vez de introducir una nueva mención de la misma que se prestaría a ser interpretada como si el régimen del convenio favorecía o toleraba dicha práctica. Hubo cierto apoyo en favor de dicho enfoque. Se sugirió, no obstante, que si el Grupo de Trabajo estimaba que procedía mantener las referencias que se hacían a dicha práctica, debería reformularse el artículo 36 en términos que facultaran al cargador para solicitar más de un original del documento de transporte negociable que le fuera emitido.

47. Respecto de su anterior decisión de que se añadiera un párrafo al artículo 40 concerniente al efecto jurídico del incumplimiento por el porteador de su obligación de indicar en los datos del contrato el número de originales emitidos del conocimiento de embarque, se invitó al Grupo de Trabajo a que considerara la política que subyace a dicha decisión. Se observó, en particular, que el no haber indicado el número de originales en los datos del contrato constituía una falta del porteador, mientras que una disposición que, en dichos casos, estimara que el porteador había emitido un único ejemplar del conocimiento sería ventajosa para el

porteador, pero desfavorable para los titulares de la carga. Además, la inserción de esa disposición obligaría a reconsiderar algunas otras disposiciones del proyecto de convenio, como la del artículo 53 2 b) por la que se exigía la presentación de todos los originales para probar que se gozaba del derecho de control.

48. A la luz de esas inquietudes, el Grupo de Trabajo consideró cuatro posibles actitudes que cabría adoptar en lo concerniente a la inserción que se sugería hacer en el apartado c) y a la decisión adoptada en su 19º período de sesiones relativa a las consecuencias jurídicas del incumplimiento del porteador que no hubiera anotado, en los datos del contrato, el número de originales del documento de transporte negociable que hubiera emitido, que serían las de:

a) confirmar la decisión adoptada en su 19º período de sesiones e insertar en el apartado c) el texto que se había sugerido;

b) retener el apartado c) en su forma actual y revocar la decisión adoptada en su 19º período de sesiones;

c) insertar en el apartado c) el texto que se había sugerido para excluir su aplicación en los casos en que el número de originales no figure indicado en el documento de transporte negociable, pero revocar la decisión adoptada en su 19º período de sesiones; o

d) Eliminar toda referencia que se hiciera en el proyecto de convenio al empleo de más de un original de un documento de transporte negociable.

49. Algunas delegaciones apoyaron la primera opción ofrecida en el anterior párrafo 48, *supra*. Se observó que no se había previsto en el proyecto de convenio sanción alguna por el incumplimiento del deber de consignar otros datos del contrato igualmente exigidos en el artículo 37, por lo que prever en el artículo 40 una sanción por no haber anotado el número de originales emitidos del documento de transporte negociable sería un caso único a este respecto.

50. Ahora bien, el Grupo de Trabajo se mostró firmemente favorable a la tercera opción ofrecida en el párrafo 48, *supra*, consistente en insertar el texto propuesto para el apartado c), pero revocando la decisión adoptada en su 19º período de sesiones de prever una sanción para el supuesto de que no se cumpla el deber de anotar, en los datos del contrato, el número de originales emitidos del documento de transporte negociable.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 49, apartados a), b) y (c):

51. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en:

- mantener en este artículo el texto de su apartado a), en su forma actual;
- mantener asimismo el texto de su apartado b), en su forma actual;
- reformular la frase inicial del apartado c) a fin de que comience diciendo: "Cuando se indique en el documento de transporte negociable que se ha emitido más de un original ..."; y
- revocar la decisión adoptada en su 19º período de sesiones (A/CN.9/621, párr. 296), pero sin insertar párrafo alguno adicional en el artículo 40 concerniente al efecto jurídico del incumplimiento por el porteador de su deber

de consignar, en los datos del contrato, el número de originales emitidos del conocimiento de embarque.

Apartados d), e), f) y g)

52. Se observó que la normativa enunciada en los apartados d), e), f) y g) del artículo 49 tenía por objeto resolver el problema planteado por la práctica actual de entregar las mercancías sin que se haya presentado un documento de transporte negociable, ya sea tradicional o sobre soporte electrónico. Se observó que, conforme a lo dicho en anteriores períodos de sesiones, el problema era estructural ya que dependía de las obligaciones impuestas por el contrato de venta subyacente y de la longitud de algunas travesías modernas, y se daba con particular frecuencia en determinados ramos del comercio, como era el caso de la industria del petróleo. Se dijo que el régimen previsto en los apartados d), e), f) y g) estaba todo él basado en la facilidad con la que el porteador podía comunicarse actualmente con el tenedor del documento, cualquiera que fuera el lugar donde uno u otro se encontrara, por lo que se había impuesto al porteador la carga de localizar a la parte controladora o al cargador con miras a obtener las instrucciones de entrega.

53. Algunas delegaciones apoyaron el parecer de que dicho régimen menoscabaría las propias bases del régimen tradicional del conocimiento de embarque, al institucionalizar la práctica poco recomendable de efectuar la entrega sin previa presentación del documento de transporte negociable, ya sea tradicional o electrónico. Sin embargo, se expresó el parecer contrario de que lejos de menoscabar el régimen del conocimiento de embarque, el enfoque de la normativa propuesta tenía por objeto restaurar en lo posible el valor y la integridad del régimen tradicional del conocimiento de embarque.

54. Se reconoció, en general, que el régimen previsto en los apartados d), e), f) y g) del artículo 49 tenía por objeto proteger los intereses, en dichos casos, tanto del porteador como de todo tercero adquirente de un documento tradicional o de un documento electrónico de transporte negociable. Algunas delegaciones respaldaron el texto de los apartados d), e), f) y g) del artículo 49 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.94. Ahora bien, se formularon diversas propuestas destinadas a abreviar el texto de este artículo o a enmendar algunos de sus apartados, que el Grupo de Trabajo pasó a examinar a continuación.

Supresión propuesta

55. Se observó, en favor de la supresión de los apartados d), e), f) y g) del artículo 49, que la lectura conjunta de los apartados d), e) y f) facultaba al porteador para entregar, en determinadas circunstancias, las mercancías a una persona que no fuera el tenedor del documento de transporte negociable tradicional o electrónico. Se sugirió que la posibilidad de obrar así, sin ser tal vez ideal, respondía a una necesidad práctica importante del transporte marítimo moderno. Se expresó apoyo por el régimen establecido en virtud de esos tres apartados, pero se observó que una necesidad igualmente importante era la de amparar a todo tercero tenedor de un documento de transporte negociable, tradicional o electrónico, que obrara de buena fe, como sería el caso de un tenedor amparado en virtud de lo dispuesto en el apartado g) del artículo 49. Se sugirió que se estaba abriendo la puerta a un eventual conflicto entre lo dispuesto en los apartados d), e) y f) por un lado, y lo dispuesto en el apartado g) por otro, no sólo por razón de la divergencia de los intereses

amparados en uno y otro caso, sino también por razón del propio texto de esos apartados.

56. Se sugirió, a raíz de ello, que se suprimieran, en su totalidad, los apartados d), e), f) y g) del artículo 49, dejándose lo concerniente a la entrega de las mercancías sin que medie presentación del documento de transporte negociable, ya sea tradicional o electrónico, al arbitrio del derecho interno (A/CN.9/WG.III/WP.99). Algunas delegaciones apoyaron dicha sugerencia.

Supresión del apartado g) e inserción en el apartado f)

57. Se propuso asimismo, respecto de los apartados f) y g) del artículo 49, que se suprimiera el apartado g), y que se insertara en el apartado f) a continuación del texto “que no sea el derecho a la entrega de las mercancías” el texto “o que no sea el derecho a pedir compensación por no haberse efectuado su entrega” (A/CN.9/WG.III/WP.87). Se adujo en favor de la inserción del texto propuesto en el apartado f) que dicho texto ampararía al porteador frente a una eventual reclamación de daños y perjuicios por el incumplimiento de la obligación de entregar las mercancías. Se dijo además que la supresión del apartado g) tenía por objeto amparar al porteador frente a la responsabilidad que eventualmente se le exigiera a raíz de la denominada “reclamación de una segunda entrega”, efectuada por un tercero tenedor, que fuera tenedor de buena fe de un documento de transporte negociable y que hubiera pasado a serlo una vez entregadas las mercancías incorporadas al documento de transporte negociable, tradicional o electrónico, particularmente frente al derecho de dicho tercero a reclamar la entrega en virtud del documento. Algunas delegaciones apoyaron esa propuesta, aun cuando se observó que tal vez no bastara con la mera eliminación del apartado g) para amparar al porteador frente a dicho riesgo, dado que cabría exigirle responsabilidad por haber efectuado la entrega siguiendo las instrucciones recibidas de la parte controladora del cargador, con arreglo a lo previsto en los apartados d) y e).

Inserciones sugeridas en el apartado g) del proyecto de artículo 50 2)

58. En el Grupo de Trabajo, se hizo otra propuesta destinada a amparar al porteador frente al riesgo de que un adquirente de buena fe de un documento de transporte negociable, ya sea tradicional o electrónico, le reclamara una “segunda entrega” (A/CN.9/WG.III/WP.95). Se observó que conforme a la práctica actual, un porteador al que se reclamara la entrega en ausencia de un documento de transporte negociable, ya sea tradicional o electrónico, exigiría al destinatario que le entregara una carta de indemnidad que a menudo debería estar respaldada por una garantía bancaria. Se observó que dicho procedimiento era engorroso para el porteador y costoso para el destinatario, particularmente al tener que negociarse a menudo una garantía bancaria por una suma importante. Pese a que se opinó que el régimen previsto en el artículo 49, para responder a todo supuesto de una reclamación de la entrega sin presentación del documento, tenía ciertos méritos, se dijo que era poco deseable exponer al porteador, que hubiera obrado sin culpa, a la responsabilidad que pudiera resultar de no haber atendido a la reclamación de un tenedor de buena fe del documento.

59. Se propuso una doble solución para dicho problema:

- insertar una segunda oración en el apartado g) del artículo 49 que dijera:

Cuando se haya indicado en los datos del contrato la fecha prevista de llegada de las mercancías, o se haya indicado la manera de obtener información acerca de si se han entregado o no las mercancías, se presumirá que el tenedor tuvo, o pudo razonablemente obtener, en el momento de pasar a ser tenedor del documento, conocimiento de la entrega de las mercancías.

- insertando asimismo un nuevo apartado f) en el artículo 50 2) que dijera:

No se haya dado la garantía que el porteador haya razonablemente reclamado para ampararse frente al riesgo de que le sea reclamada la entrega por una persona distinta de aquella a la que se le ordenó que la efectuara, con arreglo a lo dispuesto en el apartado d) del artículo 49.

60. Se expresó apoyo en el Grupo de Trabajo en favor de dicha propuesta.

Reformulación de la propuesta concerniente al apartado g) y al artículo 50 2)

61. Si bien se pensó que la propuesta basada en el anterior párrafo 59 ayudaría a resolver el problema suscitado por la no presentación del documento, sin dejar de amparar al porteador y a todo tercero que obrara de buena fe, se sugirió que cabía introducir en ella dos mejoras. En primer lugar, dado que las instrucciones que el porteador había de obtener de la parte controladora o del cargador, conforme a lo previsto en los apartados d) y e), podían dar lugar a que el porteador sea eventualmente tenido por responsable con arreglo a los apartados f) y g), se opinó que el porteador debería gozar, a tenor del artículo 49, de una acción de repetición contra la parte controladora o el cargador, según sea el caso. Se opinó, en segundo lugar, que una vez se hubiera definido ese derecho del porteador a interponer una acción de repetición, cabría que el artículo 49 complementara dicha acción con una obligación impuesta al destinatario de otorgar alguna garantía razonable al porteador. Se estimó, por último, que sería preferible que fuera el artículo 49 el que previera la indemnidad y la garantía otorgadas al porteador, y no el artículo 50, ya que así se haría innecesaria la inserción de un nuevo apartado f) en el artículo 50 2), conforme a lo previsto en el anterior párrafo 59.

62. El Grupo de Trabajo expresó apoyo en favor de la propuesta enunciada en el párrafo 59, conforme fue mejorada por la sugerencia formulada en el párrafo anterior.

Propuesta adicional

63. Se hizo una propuesta adicional para resolver el problema que se debatía en el Grupo de Trabajo, dándole una solución similar a la que se daba en el artículo 47 respecto de los documentos no negociables que se hayan de devolver. Se sugirió, en particular, que se restringiera el alcance de lo dispuesto en los apartados d), e), f) y g) a aquellos casos en los que se hubiera emitido un documento de transporte negociable, tradicional o electrónico, en el que se indicara en el propio documento que las mercancías incorporadas al mismo podrían ser entregadas sin previa presentación de dicho documento. Se opinó que dicho enfoque bastaría para alertar al tenedor ante la posibilidad de que, en algunos casos, cabría efectuar la entrega de las mercancías a otra persona. Se propuso, en particular, dar curso a esa sugerencia anteponiendo al texto de los apartados d), e), f) y g) una oración que dijera: “Cuando se haya indicado visiblemente, en el documento de transporte negociable,

tradicional o electrónico, que las mercancías podrán ser entregadas, sin haberse presentado el documento o el documento electrónico emitido, serán aplicables las siguientes reglas:”.

64. Se expresó cierto interés por estudiar esa sugerencia, aun cuando se pidió cautela frente al riesgo de prever una nueva categoría de documento o de documento electrónico que no respondiera estrictamente a las categorías de documento negociable y no negociable previstas en el proyecto de convenio, creándose así una categoría secundaria de documentos tradicionales y electrónicos negociables de rango inferior. Ahora bien a fin de facilitar su ulterior examen, el Grupo de Trabajo convino en que se insertara el contenido de dicha propuesta en una nota a pie de página del texto del proyecto de convenio, a fin de que las delegaciones pudieran estudiar su efecto eventual.

Sugerencias de redacción adicionales respecto del apartado d)

65. Se observó que no se veía claro, a la luz de los apartados d) y e), si el porteador podrá negarse a ejecutar las instrucciones que reciba de la parte controladora o del cargador. Se sugirió que se supeditara la obligación del porteador de dar curso a esas instrucciones a los mismos requisitos impuestos por el artículo 54, es decir que:

- las instrucciones recibidas puedan ser razonablemente ejecutadas, conforme a sus propios términos; y
- su ejecución no interfiera en el curso normal de las operaciones del porteador.

66. Se sugirió además que se revisara el texto del proyecto de convenio a fin de velar por la coherencia del empleo que en él se hacía de los términos ‘parte controladora’ y ‘tenedor’. Dicha sugerencia obtuvo cierto apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas a los apartados d), e), f) y g) del proyecto de artículo 49:

67. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo convino en que:

- se retuviera el texto de los apartados d), e), f) y g) del artículo 49;
- se diera curso, en el texto del proyecto de convenio, a la propuesta enunciada en el anterior párrafo 59 y en A/CN.9/WG.III/WP.95, pero no a la sugerencia de que se insertara un nuevo apartado f) en el artículo 50 2);
- la Secretaría introdujera en el texto del proyecto de convenio las mejoras que se sugirieron para dicha propuesta en el anterior párrafo 61; y
- se presentara, en una nota de pie de página del texto del proyecto de convenio, la propuesta esbozada en los anteriores párrafos 63 y 64.

Proyecto de artículo 50. Mercancías pendientes de entrega

68. Se recordó al Grupo de Trabajo que se había suprimido el antiguo proyecto de artículo 50, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56, pero incorporándose su contenido al artículo 50, enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.81, a la luz de lo dicho en las deliberaciones del Grupo de Trabajo en su 17º período de sesiones (A/CN.9/594, párrs. 90 a 93).

Párrafos 1 y 2

69. Se estimó que el derecho del porteador a procurar que las mercancías se vendan, previsto en el apartado c) del párrafo 1, podía suponer que los propietarios de la carga sufrieran perjuicios considerables. Por esa razón, algunas delegaciones apoyaron la propuesta de que se impusiera además el requisito de un plazo de 60 días antes de que el porteador pudiera ejercitar sus derechos a vender las mercancías, salvo si se trataba de bienes perecederos, o cuando la conservación de las mercancías no resultara viable.

70. El Grupo de Trabajo llegó a un acuerdo general sobre la importancia de que se impusieran salvaguardias que aseguraran que toda medida eventual de enajenación de los bienes que el porteador pudiera adoptar conforme al proyecto de artículo, era ejecutada como es debido. No obstante, se señaló que en el apartado c) del párrafo 1 ya se hacía una referencia expresa a los requisitos legales o reglamentarios que fueran aplicables en el país pertinente. Esos requisitos no podían reproducirse íntegramente en el proyecto de convenio y se advirtió al Grupo de Trabajo que no sería conveniente insertar a la disposición una determinada salvaguardia, como por ejemplo un plazo límite, sin incluir también otras salvaguardias previstas en algunas legislaciones nacionales. El Grupo de Trabajo convino en no introducir, en el apartado c) del párrafo 1, ningún plazo concreto.

71. Una delegación preguntó si el porteador debería poder decidir, cuando las circunstancias lo justificaran, que se destruyeran las mercancías, o si tal medida sólo debiera autorizarse en determinadas circunstancias que se especificaran en el proyecto de convenio. Se respondió que el párrafo 1 ya hacía depender las medidas del porteador de un criterio de razonabilidad y que sería preferible dejar totalmente en manos del derecho interno las posibles consecuencias de toda medida no razonable adoptada por el porteador, en vez de tratar de enunciar en la disposición todas las circunstancias imaginables en las que la destrucción de las mercancías pudiera estar justificada.

72. Una delegación propuso que se suprimieran las palabras “salvo acuerdo en contrario, y”, en el encabezamiento del párrafo 1, por considerar que daba pie a posibles abusos, y además los pequeños cargadores raras veces tendrían la oportunidad de concertar un acuerdo en contrario con porteadores. Se sostuvo que era más importante enunciar explícitamente la situación en que un porteador debería poder vender o destruir las mercancías. En contra de esta opinión se argumentó que, al ser el proyecto de convenio un instrumento destinado a regular las relaciones comerciales, y no la protección del consumidor, su texto debería respetar la autonomía contractual a este respecto. No obstante, tras examinar estos pareceres, el Grupo de Trabajo convino en suprimir las palabras “salvo acuerdo en contrario, y”, en el encabezamiento del proyecto de párrafo.

73. El Grupo de Trabajo aceptó la propuesta de invertir el orden de los párrafos 1 y 2, de modo que se anteponga al párrafo dispositivo la definición de los supuestos en que quepa estimar que no es posible efectuar la entrega de las mercancías.

74. Se observó que en el párrafo 1 se decía “las mercancías hayan quedado sin entregar” (*undelivered*), mientras que en el párrafo 2 se hablaba de que “no fue posible efectuar la entrega de las mercancías” (*undeliverable*). Se sugirió que se revisara la versión inglesa a fin de determinar si cabría utilizar el mismo término en ambos párrafos.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas a los párrafos 1 y 2 del proyecto de artículo 50:

75. El Grupo de Trabajo acordó que se mantuviera en el texto del proyecto de convenio el proyecto de artículo 50, a reserva de las siguientes modificaciones y observaciones:

- inversión del orden de los párrafos 1 y 2;
- supresión, en la parte introductoria del párrafo 1, de las palabras “salvo en acuerdo en contrario, y”;
- examen, por parte de la Secretaría del problema de que en el párrafo 1 de la versión inglesa se empleaba el término “undelivered”, mientras que en el párrafo 2 se utilizaba la palabra “undeliverable”, a fin de determinar si cabría utilizar uno de los dos términos en ambos casos.

Párrafos 3 a 5

76. Se propuso que se anteponga al destinatario, en la lista de personas que deban ser notificadas de la llegada de las mercancías al lugar de destino, “la parte indicada a tal efecto”. Esa propuesta no obtuvo apoyo.

77. Recibió un vehemente apoyo la propuesta consistente de exigir un plazo mínimo de 14 días de antelación para la notificación previa, en vez de requerir que tal notificación se dé “con antelación razonable”. No obstante, se formularon también muy enérgicas objeciones contra esa propuesta. Se argumentó que la imposición de un plazo fijo podría resultar apropiada para travesías largas, pero no tanto para travesías cortas, algunas de las cuales podían efectuarse en tan sólo unos cuantos días. Se sostuvo también que el hecho de requerir al porteador que retenga mercancías sin entregar durante 14 días antes de enajenarlas podría generar considerables gastos e incluso dar lugar a una saturación de los almacenes en las terminales portuarias.

78. En el contexto de ese debate se observó que no estaba claro si el párrafo 3 preveía una notificación a raíz de la llegada de las mercancías o una notificación previa de su llegada al lugar de destino. Se explicó que, en el contexto en el que se había insertado el párrafo 3, era lógico que la notificación a que se hacía referencia en él fuera el aviso de que las mercancías habían llegado, claramente diferenciado de un aviso anticipado que se enviara antes de la llegada de las mercancías. Se sugirió que se aclarara la naturaleza de la notificación a que se hacía referencia.

79. Se sugirió que se enmendara el párrafo 5 con miras a delimitar mejor la responsabilidad del porteador, a fin de que el porteador no sea siempre tenido por responsable en supuestos en los que haya procedido a la destrucción o venta de las mercancías sin estar claramente facultado para ello. Se sugirió que se eximiera al porteador de ser tenido siempre por responsable de los daños sufridos por las mercancías o de otras pérdidas o daños que fueran consecuencia de que las mercancías no hubieran sido recibidas por el destinatario, siempre y cuando las mercancías hubieran sido entregadas a un encargado de la terminal, a una autoridad pública o a alguna otra persona o autoridad competente que cuidara las mercancías. Esta propuesta no recibió apoyo.

80. Se sugirió que se suprimieran las palabras “y que el porteador sabía o debería haber sabido que dicha pérdida o daño se produciría en caso de no adoptar tales medidas”. Esta propuesta no obtuvo apoyo suficiente, pues se estimó que la disposición era aplicable cuando los propietarios de la carga hubieran incumplido sus obligaciones y que, por consiguiente, en tales circunstancias no debería imponerse al porteador una carga excesivamente onerosa.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas a los párrafos 3 a 5 del proyecto de artículo 50:

81. El Grupo de Trabajo convino en retener el texto de los párrafos 3 a 5 del artículo 50, a reserva de que se aclarara que la notificación a la que se hacía referencia en el párrafo 3 constituía un aviso de que las mercancías habían llegado a su lugar de destino.

Párrafo 4

82. Se sugirió que se fijara en el párrafo 4 el plazo durante el cual el porteador deberá conservar el producto de la venta.

83. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que se retuviera este párrafo, pero dejándose al derecho interno el cometido de fijar dicho plazo.

Proyecto de artículo 51. Retención de las mercancías

84. Se recordó al Grupo de Trabajo que había convenido, en su 17º período de sesiones (A/CN.9/594, párrs. 114 a 117), que se insertara una disposición, en el proyecto de instrumento, que se ocupara de la retención de las mercancías.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 51

85. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 51, en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Capítulo 11 – Derechos de la parte controladora

86. Se sugirió sustituir el título actual del capítulo por “Derecho de control”, dado que el título actual no reflejaba debidamente el contenido de este capítulo.

87. El Grupo de Trabajo convino en que se examinara la cuestión del, título de este capítulo una vez que se hubieran completado las deliberaciones sobre los artículos que en él figuraban.

Proyecto de artículo 52. Ejercicio y alcance del derecho de control

88. Se recordó al Grupo de Trabajo que se había revisado el texto del artículo 52, a raíz de su examen por el Grupo de Trabajo en su 17º período de sesiones (A/CN.9/594, párrs. 10 a 16).

89. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 52 era aceptable.

Proyecto de artículo 53. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control*Párrafo 1 b)*

90. El Grupo de Trabajo pasó a examinar el texto del artículo 53 en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se expresó la inquietud de que el texto del apartado 1 b) del artículo 53 no indicaba la parte a la que se había de notificar la transferencia del derecho. Se observó que el pronombre “le”, en el párrafo 1 b), ya indicaba que el porteador había de ser la parte que fuera notificada de la transferencia.

Párrafo 2 “[estipule] [indique] [disponga]”

91. El Grupo de Trabajo pasó a examinar las tres opciones ofrecidas en el encabezamiento del párrafo 2 del artículo 53. Se llegó a un amplio consenso de que, en aras de la coherencia interna, debería adoptarse en este artículo el enfoque que el Grupo de Trabajo adoptó respecto de estas mismas opciones en el artículo 47.

Párrafo 3

92. Se sugirió que, en aras de la coherencia, se reflejara en los apartados b), c) del párrafo 3 del artículo 53 el enfoque que se adoptó al examinarse el apartado c) del artículo 49 en lo concerniente a la emisión de más de un original de un documento de transporte negociable. Se sugirió que la aplicabilidad de los apartados b) y c) del párrafo 3 del artículo 53 debería ser igualmente restringida a supuestos en los que se indicara expresamente en el documento de transporte que se había emitido más de un original. Se respondió a esa sugerencia que la regla mencionada cumplía un cometido distinto en cada uno de esos artículos. Con arreglo al apartado c) del artículo 49, de haberse emitido más de un original del documento de transporte negociable, el porteador que hiciera entrega de las mercancías al tenedor de uno de esos originales quedaría liberado de su responsabilidad frente a todo otro tenedor eventual de cualquiera de los documentos así emitidos. Ahora bien, en el supuesto regulado en el párrafo 3 del artículo 53 puede suceder, sin embargo, que la transferencia del derecho de control a un tercero afectara adversamente a los derechos del tenedor eventual de los restantes documentos emitidos, dado que el proyecto de convenio amparaba, en general, los derechos adquiridos por todo tenedor que hubiera obrado de buena fe. Se instó, por ello, al Grupo de Trabajo que obrara con cautela al examinar la procedencia de alinear plenamente el texto del párrafo 3 del artículo 53 con el del apartado c) del artículo 49.

Párrafo 5

93. Se propuso suprimir, en el párrafo 5 del artículo 53 las palabras “conforme a lo previsto en el presente Convenio”, dado que esas palabras sugerían que el derecho de control seguiría siendo ejercitable, pese haberse efectuado la entrega de las mercancías, caso de que por alguna razón, dicha entrega no fuera estrictamente conforme a lo estipulado en el contrato de transporte. Se dijo que la persistencia de ese derecho, una vez entregadas las mercancías, creaba una situación anómala y era incompatible con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 52, que limitaba la duración del derecho de control al “período de responsabilidad del porteador”, en su totalidad se expresó apoyo en favor de esa propuesta, así como en favor de una propuesta alternativa de que se eliminara el párrafo 5, en su totalidad, dado que se

estimaba que resultaba redundante a la luz de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 52.

94. Se respondió a dichas propuestas que, en la práctica, podían darse situaciones en las que resultara necesario preservar los derechos de la parte controladora, incluso después de haberse efectuado la entrega. Cabía, por ejemplo, que el porteador efectuara la entrega de las mercancías contra la entrega de una carta de indemnidad, que él hubiera reclamado si la persona que le reclamaba la entrega de las mercancías no podía devolverle el documento de transporte negociable emitido. Dado que el régimen del convenio no facultaba para efectuar la entrega, en esas condiciones, no procedía que el tenedor legítimo del documento de transporte se viera privado, en dicho supuesto, del derecho de control, ya que ello pudiera debilitar todo derecho del que disponga para acudir a los tribunales. Se instó al Grupo de Trabajo a que examinara con cautela dichas posibilidades antes de dar su acuerdo a la supresión de las palabras “conforme a lo previsto en el presente Convenio” o a la supresión del párrafo 5 del artículo 53, en su totalidad.

Párrafo 6

95. Se recordó al Grupo de Trabajo que se revisó ligeramente el texto del párrafo 6 del artículo 53 a raíz de una decisión adoptada por el Grupo de Trabajo con ocasión de su examen de esta disposición, en su 17º período de sesiones (A/CN.9/594, párrs. 42 a 45). Tras haber deliberado acerca del efecto combinado del párrafo 6 del artículo 53 y del artículo 60, o de dicho párrafo con el capítulo 12 en su totalidad, se convino en que se aplazara el examen del párrafo 6 en tanto no se hubieran examinado el artículo 60 y el capítulo 12 (párrs. 122 a 124, *infra*).

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 53

96. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que:
- el texto del párrafo 1 del artículo 53, en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable;
 - se retuvieran entre corchetes, en el encabezamiento del párrafo 2, las opciones “[estipule]” e “[indique]” a fin de que fueran examinadas ulteriormente, suprimiéndose la tercera opción “[disponga]”;
 - la Secretaría examinara el texto de los apartados b) y c) del párrafo 3 del artículo 53 junto con el texto del apartado c) del artículo 49 a fin de determinar si procedía alinear lo en ellos dispuesto y hasta qué punto convendría hacerlo;
 - se colocara entre corchetes el texto del párrafo 5 del artículo 53 hasta que se hubiera podido verificar que la supresión de este párrafo no afectaba al contenido del proyecto de convenio, y convino en que se examinara, además, si resultaba viable suprimir las palabras “conforme a lo previsto en el presente Convenio”, que figuraban al final del párrafo 5 de este artículo.

Proyecto de artículo 54. Ejecución por el porteador de las instrucciones que le sean dadas*Párrafo 2*

97. Se sugirió sustituir, en el párrafo 2 del artículo 54, el texto “que pueda sufrir por causa de la ejecución de las instrucciones” por “que pueda sufrir a resultas de haber dado curso diligentemente a las instrucciones” a fin de equilibrar mejor los derechos de las partes interesadas. Se observó que sería necesario precisar mejor el cumplimiento que se ha de dar a las instrucciones recibidas, a fin de que la parte controladora no haya de asumir gasto alguno adicional o la indemnización de daño alguno que sea imputable a la falta de diligencia del porteador al dar cumplimiento a las instrucciones de la parte controladora. Esa sugerencia obtuvo un amplio apoyo.

98. Se sugirió suprimir, en el párrafo 2 del artículo 54, el texto que figuraba entre corchetes, habida cuenta de que el Grupo de Trabajo decidió, en su 19º período de sesiones, suprimir toda referencia a la responsabilidad del cargador por concepto de retraso (A/CN.9/621, párrs. 177 a 184). Razones de coherencia con esa misma decisión exigían asimismo que se suprimiera dicho texto entre corchetes, dado que el cargador y la parte controladora serían a menudo la misma persona. Esa propuesta fue ampliamente aceptada. Algunas de las delegaciones que apoyaron esa supresión precisaron, no obstante, que la supresión de toda referencia a la responsabilidad por retraso en el párrafo 2 del artículo 54 no significaba que esa responsabilidad no podría surgir, dado que el párrafo 2 del artículo 54 se ocupaba del resarcimiento exigible por el porteador de la parte controladora, por lo que no debía olvidarse que el porteador sí podría incurrir en responsabilidad por retraso con arreglo al proyecto de convenio.

99. En el curso de las deliberaciones, se expresó el parecer de que el párrafo 2 del artículo 54 exponía a la parte controladora a una responsabilidad que pudiera resultar onerosa. Se sugirió, por ello, que el Grupo de Trabajo examinara la manera de limitar ese riesgo de la parte controladora, limitando, por ejemplo, el alcance de su responsabilidad eventual, con arreglo al párrafo 2 del artículo 54, a todo gasto o responsabilidad adicional que fuera previsible. Hubo acuerdo general en el Grupo de Trabajo en que cabría ciertamente limitar la responsabilidad de la parte controladora contra toda reclamación de resarcimiento que resulte exorbitante, insertando el término “razonables” a continuación de “gastos adicionales”. Ahora bien el Grupo de Trabajo estuvo dividido en lo concerniente a la limitación que cabría imponer a la obligación de la parte controladora de indemnizar al porteador contra toda pérdida o daño que sufriera por haber dado cumplimiento a las instrucciones de la parte controladora.

100. Se invitó al Grupo de Trabajo a que examinara cuál sería la manera de limitar dicha responsabilidad eventual. Se hicieron propuestas de que se insertaran palabras como “razonablemente previsible” a continuación de “toda pérdida o daño”, o la de que el porteador diera aviso a la parte controladora o la previniera acerca de la magnitud eventual de la pérdida o daño que podía sufrir el porteador al cumplir las instrucciones recibidas de la parte controladora. Ahora bien, en el curso de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, se hicieron ciertas objeciones a dichas propuestas. Se dijo que limitar dicha responsabilidad sería contrario a la naturaleza del párrafo 2 del artículo 54 que no contemplaba una responsabilidad en la que la parte controladora hubiera incurrido por sí misma, sino la posibilidad otorgada al

porteador de ejercitar una acción de repetición contra la parte controladora o de exigir que se garantice su indemnidad. Se observó además, a ese respecto, que en la medida en que se pidiera que la parte controladora indemnizara al porteador por los daños y perjuicios que hubiera tenido que resarcir a los demás cargadores, con arreglo al régimen del Convenio, no cabría considerar que los pagos efectuados por el porteador por dicho concepto fueran totalmente imprevisibles para la parte controladora. Se dijo además que limitar la cuantía de la responsabilidad en función de su previsibilidad significaría que el porteador tendría que asumir toda pérdida o daño que excediera de la cuantía originalmente prevista por la parte controladora, lo que se estimó que no resultaba equitativo. Por esa misma razón, no debería imponerse al porteador la carga de tener que ser él quien previera los diversos supuestos de pérdida o de daño que pudieran darse, caso de que siguiera las instrucciones de la parte controladora, por lo que no debería ser sancionado con la obligación de asumir ciertas pérdidas o daños que efectivamente sufriera, por la sola razón de que no hubiera podido prever dichas pérdidas o daños al decidir dar cumplimiento a las instrucciones recibidas de la parte controladora.

101. Tras haber examinado los diversos pareceres expresados, el Grupo de Trabajo convino en que sería preferible no introducir el criterio de la previsibilidad para condicionar la obligación de la parte controladora de indemnizar al porteador con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 54.

Párrafo 4

102. Se propuso que se retuviera, sin corchetes, el texto entre corchetes que figuraba en el párrafo 4 del artículo 54. Se justificó esta diferencia de trato respecto de esa misma frase en el párrafo 2 por razón de que el párrafo 4 concernía a la responsabilidad por retraso imputable al propio porteador, mientras que la inserción de ese mismo texto en el párrafo 2 del artículo tenía por objeto imponer a la parte controladora una responsabilidad indirecta por concepto de retraso. Se expresó amplio apoyo por que ese texto se retuviera, sin corchetes, en el párrafo 4, dado que dotaría a esta regla de mayor certeza jurídica, al aclarar que lo dispuesto en los artículos 17 a 23 era también aplicable a la responsabilidad del porteador con arreglo al párrafo 4 del artículo 54.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 54

103. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que:

- se insertara el término “razonables” a continuación de “gastos adicionales” en el párrafo 2;
- se sustituyera, en el párrafo 2, el texto “pueda sufrir por causa de la ejecución de las instrucciones ...” por “pueda sufrir a resultas de haber dado curso diligentemente a las instrucciones ...”;
- se suprimiera el texto entre corchetes que figura en el párrafo 2;
- se retuviera, sin corchetes, el texto que figuraba entre corchetes en el párrafo 4.

Proyecto de artículo 55. Validez de la entrega

104. Una delegación formuló una reserva por la referencia que se hacía al capítulo 10 en el proyecto de artículo 55. Se planteó la cuestión de si se aplicaba el requisito de notificar la llegada de las mercancías en los casos en que la entrega se efectuaba conforme a las instrucciones de la parte controladora. El Grupo de Trabajo convino en que, en su contenido, el texto del artículo 55 era aceptable.

Proyecto de artículo 56. Modificaciones del contrato de transporte

105. Se observó que el párrafo 2 del artículo 56 disponía que las modificaciones del contrato de transporte deberán hacerse constar en todo documento de transporte o documento electrónico de transporte negociable que se emita, pero que dicha obligación dependería, en los documentos de transporte o documentos electrónicos de transporte no negociables, de que la parte controladora “optara por ello” (“lo solicitara” en la versión española). Se objetó que la fórmula “optar por” restaba claridad al texto inglés, por lo que se sugirió que se eliminara dicho concepto de “opción” en esa versión, a fin de que el párrafo 2 tratara por igual todos los documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte, fueran o no negociables. Sin embargo, esa propuesta no fue aceptada por estimarse que los documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte no negociables sólo constituían uno de los medios disponibles para probar la existencia del contrato de transporte, y no el único, por lo que tratarlos del mismo modo que los documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte que sí fueran negociables equivaldría a conferirles mayor importancia de la que tenían y daría pie a que surgieran dificultades prácticas, si es que se habían de recuperar todos los documentos no negociables, con miras a hacer constar en ellos dichas modificaciones. Además, se señaló que el porteador siempre tendría la opción, si lo estimaba conveniente, de emitir nuevos documentos de transporte no negociables y nuevos documentos electrónicos de transporte no negociables. No obstante, el Grupo de Trabajo apoyó la sugerencia de sustituir, en la versión inglesa, las palabras “*at the option of*” por “*upon the request of*” (“de solicitarlo”).

106. Ante la pregunta de si el párrafo 2 del artículo 56 sería aplicable a los documentos de transporte no negociables en las que se exigiera su restitución, el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que sí lo sería y de que dichos documentos deberían tratarse de igual modo que los documentos de transporte negociables.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 56

107. El Grupo de Trabajo convino en lo siguiente:

- En el párrafo 2 del artículo 56 deberá darse a los documentos de transporte no negociables, en los que se exija su restitución, el mismo trato que el que se dispensa en dicha disposición a los documentos de transporte negociables, y el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que hiciera los ajustes pertinentes en el texto; y
- En la versión inglesa del párrafo 2, deberá sustituirse el texto “*at the option of the controlling party*” por “*upon the request of the controlling party*”.

Proyecto de artículo 57. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador

108. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el artículo 57, relativo al deber de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador, fue durante su 17° período de sesiones (A/CN.9/594, párrs. 60 a 64).

109. Se explicó que la finalidad del artículo 57 no estribaba en imponer una obligación suplementaria para que a los propietarios de la carga, sino en prever un mecanismo para que el porteador pueda obtener toda la información, instrucciones o documentos adicionales que pueda necesitar durante el transporte. Se señaló que, si bien el artículo 29 parecía de un tenor similar, en realidad regulaba una obligación diferente, que es la que tiene el cargador de facilitar información, instrucciones y documentos, obligación que constituía un requisito previo para el transporte de las mercancías.

110. Como explicación suplementaria, se indicó al Grupo de Trabajo que la intención del artículo 57 era instituir un sistema a través del cual el porteador no sólo recibiera instrucciones de la parte controladora, conforme a los artículos 52 y 53, sino que además permitiera a su vez al porteador solicitar información, instrucciones o documentos a la parte controladora de acuerdo con el artículo 57. En caso de que la necesidad de instrucciones, información o documentos surgiera durante la travesía, la disposición tenía por objeto imponer la obligación a la parte controladora de reconocer que su deber frente al porteador a este respecto era importante.

111. Si bien algunas delegaciones consideraron que todo incumplimiento de la obligación prevista en el artículo 57 sería competencia del derecho interno, se estimó que, conforme al enfoque práctico previsto en el proyecto de convenio en caso de que se produjera una pérdida o un daño a consecuencia de que la parte controladora no proporcionara tal información, tales instrucciones o tales documentos, el porteador podría invocar al artículo 17 3 h) para liberarse de su responsabilidad por la pérdida o el daño.

112. Se observó que el artículo 29 preveía obligaciones similares a las enunciadas en el artículo 57, pero que el artículo 29 regulaba las obligaciones del cargador, y no las de la parte controladora. Se propuso que, a fin de aclarar la diferencia entre la finalidad del artículo 57 y la del artículo 29, se redujera el alcance de la obligación de la parte controladora (“deberá proporcionarlos”, es decir, la información, las instrucciones o los documentos), reformulando la disposición de modo que permita al porteador solicitar a la parte controladora la información, las instrucciones o los documentos. Esta propuesta no fue aceptada por el Grupo de Trabajo. Además, si bien se reconoció que los contextos de los artículos 29 y 57 eran diferentes, se sugirió que la Secretaría revisara ambas disposiciones con objeto de armonizar el enfoque adoptado en el artículo 57 con el del artículo 29, por ejemplo, en lo relativo a la comunicación oportuna o puntual de la información. Esta propuesta recibió apoyo en el Grupo de Trabajo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 57

113. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que:

- no debería modificarse el enunciado actual del artículo 57; y
- debería pedirse a la Secretaría que estudiara la posibilidad de armonizar el texto con el del artículo 29, relativo a la obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos, teniendo presentes la diversidad del contexto considerado en los artículos 29 y 57.

Proyecto de artículo 58. Autonomía contractual de las partes

114. Si bien en general las delegaciones se manifestaron de acuerdo con el texto de la disposición que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, se observó que, en caso de que el Grupo de Trabajo decidiera enmendar o suprimir el párrafo 5 del artículo 53, habría que efectuar una corrección en el artículo 58. Se señaló además que si se suprimía el párrafo 5 del artículo 53, tal vez no resultara suficiente, en el contexto del artículo 58 reemplazar simplemente la referencia “párrafo 5 del artículo 53” por “párrafo 2 del artículo 52”. Se pidió a la Secretaría que tuviera presentes esas dificultades de redacción.

Capítulo 12 - Transferencia de derechos

115. Se recordó al Grupo de Trabajo que la última ocasión en que había examinado el capítulo 12, relativo a la transferencia de derechos, fue durante su 17º período de sesiones (véase A/CN.9/594, párrs. 77 y 78), en el cual el Grupo de Trabajo había acordado aplazar las deliberaciones sobre el capítulo 12, relativo a las transferencias de derechos, una vez que se hubieran celebrado consultas. El Grupo de Trabajo no había examinado el texto desde entonces, y se recordó que era necesario adoptar una decisión sobre la eventual eliminación del capítulo 12.

116. Con este fin, se expuso ante el Grupo de Trabajo una propuesta encaminada a facilitar el debate sobre la supresión del capítulo 12, propuesta presentada en A/CN.9/WG.III/WP.96. Se consideró que sería un error que el Grupo de Trabajo eliminara del proyecto de convenio la totalidad del capítulo por estimar que algunas de sus disposiciones eran tenidas por demasiado difíciles o demasiado polémicas o que todavía no se habían tratado suficientemente para poderlas incluir en el proyecto de convenio. Además, se opinó que algunas de las disposiciones del capítulo deberían mantenerse en el proyecto de convenio por resultar útiles y necesarias. Se propuso que se retuviera el artículo 59, que no había resultado controvertido en anteriores lecturas pero que revestía una gran importancia técnica a los efectos del comercio electrónico, a fin de lograr la equivalencia funcional con los documentos sobre papel. En cuanto al artículo 60, se estimó que los párrafos 1 y 3 eran importantes y debían mantenerse en el proyecto de convenio, dado que en anteriores lecturas habían resultado relativamente poco controvertidos, y también por la importancia que tenían al aclarar la posición jurídica de los tenedores intermediarios, como los bancos. No obstante, se consideró que el párrafo 2 del artículo 60 podría suprimirse, por tratar de la delicada cuestión de la transferencia de responsabilidades, que se estimaba que aún no se había estudiado lo bastante para poder ser incluida en el proyecto de convenio. Por último, se propuso suprimir el artículo 61, pues era una disposición problemática que combinaba el régimen de la ley por lo demás aplicable con el del futuro convenio.

117. En el Grupo de Trabajo se apoyó vehementemente la retención de partes del capítulo 12 en el proyecto de convenio. Si bien las delegaciones estuvieron de acuerdo en general con la propuesta del documento A/CN.9/WG.III/WP.96 sobre cuáles de las disposiciones deberían mantenerse, otras delegaciones estimaron que también era importante mantener en el proyecto de convenio el párrafo 2 del proyecto de artículo 60 con miras a analizarlo con más detenimiento.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas a la supresión del capítulo 12

118. El Grupo de Trabajo acordó lo siguiente:

- mantener en el texto el artículo 59, con miras a analizarlo más a fondo;
- mantener en el texto los tres párrafos del artículo 60 con miras a analizarlos con mayor detenimiento; y
- suprimir el artículo 61 del proyecto de convenio.

Proyecto de artículo 59. Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

119. Si bien una delegación cuestionó la conveniencia de emplear en el párrafo 2 la fórmula “tanto si se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de una persona determinada”, con respecto a los documentos electrónicos de transporte negociables, el Grupo de Trabajo aprobó el texto del artículo 59.

Proyecto de artículo 60. Responsabilidad del tenedor

Párrafo 1

120. Durante el examen del texto del párrafo 1 del artículo 60, se opinó que, si bien no resultaba inexacta, la frase “que no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte” se prestaba a ser entendida en términos negativos, por lo que debería suprimirse. Se replicó que, sin esa frase, la disposición resultaría demasiado vaga. Según otro parecer, de suprimirse dicha frase, la disposición podría dar lugar a una exclusión general de la aplicabilidad del derecho interno con respecto a la responsabilidad de los tenedores. A fin de evitar las consecuencias que esas delegaciones temían que pudieran producirse al suprimir la citada frase, se formuló una nueva propuesta en el sentido de que se modificara el título de la disposición y se sustituyera el actual por palabras como “posición del tenedor” o por una expresión similar, más neutral.

121. El Grupo de Trabajo aprobó en general el texto del párrafo 1, tal como figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81.

El párrafo 1 y su relación con el párrafo 6 del proyecto de artículo 53

122. Se observó que, si bien el párrafo 1 del proyecto de artículo 60 disponía que el tenedor no asumía ninguna responsabilidad en virtud del contrato de transporte por el mero hecho de ser un tenedor, el párrafo 6 del proyecto de artículo 53 establecía que toda persona que transfiriera el derecho de control sin haberlo ejercido quedaba exonerada, a raíz de tal transferencia, de las responsabilidades impuestas a la parte controladora. Se estimó que el texto del párrafo 1 del proyecto de artículo 60 era más preciso que el del párrafo 6 del proyecto de artículo 53.

123. Se sugirió que se enmendara el párrafo 6 del proyecto de artículo 53 siguiendo el enfoque más preciso que se había adoptado en el párrafo 1 del artículo 60. Esta sugerencia no fue adoptada, ya que el Grupo de Trabajo decidió suprimir en su totalidad el párrafo 6 del proyecto de artículo 53.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al párrafo 1 del proyecto de artículo 60 y al párrafo 6 del proyecto de artículo 53

124. El Grupo de Trabajo acordó lo siguiente:

- dejar el párrafo 1 del artículo 60 en su forma actual;
- pedir a la Secretaría que estudiara si procedía sustituir el título actual del artículo 60 por el de “posición del tenedor” o por una expresión similar; y
- suprimir el párrafo 6 del artículo 53.

Párrafo 2

125. Se puntualizó que si bien en A/CN.9/WG.III/WP.96 se sugería que se suprimiera el párrafo 2 del artículo 60 a fin de agilizar la negociación del proyecto de convenio, a juicio de la delegación que presentó ese documento, el párrafo 2 tenía por objeto cumplir una función importante, por lo que debería mantenerse en el texto. Se sostuvo asimismo que el párrafo 2 complementaba la labor de armonización del proyecto de convenio. Dado que el proyecto había logrado armonizar lo relativo a la transferencia de derechos, se consideró apropiado que se tratara de armonizar también lo relativo a la transferencia de responsabilidades, conforme se hacía en el párrafo 2. Por ello el Grupo de Trabajo apoyó el mantenimiento del párrafo 2 en el texto.

126. No obstante, hubo también delegaciones que apoyaron la supresión del párrafo 2 por estimar que suscitaba cuestiones controvertidas que dificultarían el logro de un acuerdo que permitiera concluir a tiempo el proyecto de convenio. En particular, se señaló que la práctica, enunciada en dicho párrafo, de consignar las responsabilidades en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte no existía en todos los ordenamientos jurídicos, y que podía resultar muy difícil lograr una armonización aceptable sobre esta cuestión. Según una delegación, si se incorporaba el párrafo 2 al proyecto de convenio, tal vez algunos Estados vacilarían a la hora de ratificar dicho instrumento, y con ello se pagaría un desafortunado precio por una disposición relativamente carente de importancia. Ciertas delegaciones apoyaron esta opinión, que se defendió con vehemencia.

127. Se respondió que en el párrafo 1 del artículo 60 ya se indicaba que el tenedor estaba sujeto a cierto grado de responsabilidad, por lo que la función del párrafo 2 radicaba en limitar de hecho esa responsabilidad potencial a las obligaciones enunciadas en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte. En el mismo orden de ideas, se observó que con la mera supresión del párrafo 2 no se eliminaría necesariamente toda la responsabilidad que tendría el tenedor en virtud del proyecto de convenio, y que si el Grupo de Trabajo decidía suprimir la disposición habría que revisar muy detenidamente el proyecto de convenio a fin de cerciorarse de que no quedaba en el proyecto de instrumento ninguna regla que impusiera responsabilidad al tenedor.

128. A pesar de las discrepancias acerca del párrafo 2, tanto las delegaciones partidarias de mantener dicho párrafo en el texto como las que propugnaban su supresión llegaron unánimemente a la conclusión de que, fuera cual fuera el destino final de la disposición, de las dos variantes que figuraban entre corchetes en el párrafo 2, era preferible la primera. Así pues, debería retenerse la primera variante eliminando el primer par de corchetes y suprimiendo por completo el texto del segundo par de corchetes. Por otra parte, se preguntó si no sería preferible sustituir, en la primera variante, las palabras “la responsabilidad que le sea impuesta” por “la responsabilidad prevista”, a fin de dar a entender que el documento de transporte o el documento electrónico de transporte no tenía por cometido imponer responsabilidades al tenedor.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al párrafo 2 del proyecto de artículo 60

129. El Grupo de Trabajo acordó lo siguiente:

- mantener el párrafo 2 del artículo 60, pero colocándolo entre corchetes con el fin de indicar las divergencias del Grupo de Trabajo al respecto; y
- mantener, sin corchetes, la primera de las dos variantes, y suprimir por completo la segunda.

Párrafo 3

130. Si bien las delegaciones aprobaron en general el texto del párrafo 3, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, se cuestionó la necesidad de la frase inicial del párrafo (“A los efectos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo [y del artículo 44]”). Algunas delegaciones estimaron que esa frase no parecía necesaria, pero sostuvieron que convendría examinar el proyecto de convenio a fin de cerciorarse de que en su texto no había ninguna otra disposición a la que dicho párrafo no debiera aplicarse, lo cual daría pie a que se suprimiera la frase inicial mencionada.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al párrafo 3 del proyecto de artículo 60

131. El Grupo de Trabajo acordó lo siguiente:

- mantener, pero sin corchetes, todo el texto del párrafo 3; y
- examinar el proyecto de convenio con el fin de cerciorarse de que podía suprimirse sin riesgos su inicial: (“A los efectos del párrafo 1 y 2 del presente artículo [y del artículo 44]”).

Proyecto de artículo 61. Casos en los que no se ha emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable

132. Si bien en el Grupo de Trabajo las delegaciones estaban en general de acuerdo en que se suprimiera el artículo 61 del proyecto de convenio, se observó que, si bien los párrafos a), b) y c) eran disposiciones de derecho aplicable que resultaban problemáticas, el párrafo d) era una disposición de derecho sustantivo. Se planteó la cuestión de si cabría mantener el párrafo d) en el proyecto de convenio, puesto que trataba de aspectos sustantivos de la transferencia de derechos y responsabilidades. Se respondió que, si bien el párrafo d) no guardaba relación con el derecho internacional privado, resultaba, no obstante, polémico, en particular su inciso iii),

que preveía la responsabilidad solidaria del transferente o cedente y del cesionario por las obligaciones vinculadas al derecho transferido. Por consiguiente, se estimó que debería suprimirse también el párrafo d), pero examinándolo tal vez de nuevo en el marco de la futura labor del Grupo.

Capítulo 13 - Límites de la responsabilidad

Proyecto de artículo 62. Límites de la responsabilidad

133. El Grupo de Trabajo pasó a examinar el texto del artículo 62 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

Observaciones generales

134. Se recordó al Grupo de Trabajo que había ya intercambiado pareceres acerca de los límites de la responsabilidad. La índole exploratoria de esas deliberaciones anteriores podía verse reflejada en el hecho de que el párrafo 1 de este artículo no indicaba aún cifra alguna respecto del límite eventual de la responsabilidad del porteador.

135. A título de observación general, se recordó al Grupo de Trabajo el entendimiento al que había llegado en su 18º período de sesiones (Viena, 6 a 17 de noviembre de 2006), de que toda decisión eventual acerca del límite de la responsabilidad habría de formar parte de una avenencia general equilibrada que se deseaba alcanzar respecto del régimen de la responsabilidad previsto en el proyecto de convenio (A/CN.9/616, párr. 171). Obtuvo apoyo la sugerencia de que no se disociara el examen de los límites de la responsabilidad del porteador, en el marco del párrafo 1 del artículo 62, del examen de esos límites en otras disposiciones del futuro convenio, y en particular a la luz del procedimiento especial que se estableciera para enmendar los límites de la responsabilidad del porteador (art. 99); del número de países requerido para que el convenio entrara en vigor (párr. 1 del art. 97); de las disposiciones por las que se preveía que otros tratados internacionales o normas de derecho interno resultaran ser aplicables a la responsabilidad del porteador en todo supuesto de daño localizado en algún tramo del transporte (art. 26 y texto previsto del art. 26 *bis*) (véase A/CN.9/621, párrs. 189 a 192) y del régimen especial previsto para las pérdidas o daños que no fueran localizables (párr. 2 del art. 62).

Argumentos en favor de establecer límites de la responsabilidad más cercanos a los de las Reglas de Hamburgo

136 La mayoría de las delegaciones se mostraron firmemente favorables al parecer de que el proyecto de convenio debería elevar los límites de la responsabilidad del porteador, respecto de los establecidos en las Reglas de La Haya-Visby, y a que los nuevos límites no deberían ser inferiores a los establecidos en las Reglas de Hamburgo (es decir, de 835 derechos especiales de giro (“DEG”) por bulto o de 2,5 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas). Se expresó asimismo apoyo al parecer de que, tras los 30 años transcurridos desde su adopción, los límites de la responsabilidad establecidos en las Reglas de Hamburgo no reflejan ya las realidades del comercio y del transporte internacional modernos, por lo que el proyecto de convenio debería prever una elevación importante respecto

de dichos límites, lo que podría hacerse elevando el límite por bulto a 1.200 DEG, o al menos al nivel previsto en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (es decir, un límite de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas).

137. Se adujo, a título de argumento adicional en favor de una elevación de los límites de la responsabilidad, que los límites de la responsabilidad en el contexto del transporte multimodal eran notablemente superiores a los límites establecidos en las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby. Se explicó que los transportistas solían verse expuestos, en el marco del transporte multimodal, a diversos límites de la responsabilidad (que podían oscilar de entre 8,33 DEG por kilogramo de carga transportada por carretera hasta unos 17 DEG por kilogramo de carga transportada por vía aérea). Dado que el proyecto de convenio sería aplicable al transporte de puerta a puerta, no procedía que los límites de la responsabilidad establecidos, en el párrafo 1 del artículo 62, fueran notablemente inferiores a los límites de la responsabilidad aplicables en el marco de otras modalidades de transporte. El hecho de que los límites establecidos para la responsabilidad del porteador no resulten aceptables, comparados a los vigentes en otros ramos del transporte, pudiera dar lugar a que algunos países se abstuvieran de adherirse al régimen del futuro convenio, salvo que se les diera la posibilidad de aplicar límites más elevados respecto de todo incidente de pérdida o daño acaecido en un tramo interno de la operación de transporte o que no hubiera podido ser localizado, lo que sería evidentemente contrario al objetivo de uniformar en lo posible la normativa legal aplicable.

138. Se observó que la enorme difusión del transporte en contenedores hacía que resultara más económico que antes transportar por dicho medio mercancías de menor valor. Por ello, el argumento de que los límites de la responsabilidad fijados en La Haya-Visby bastarían para satisfacer la mayor parte de las reclamaciones de los titulares de la carga, se prestaba a ser engañoso a la hora de determinar un límite equitativo para la responsabilidad del porteador. Se argumentó, en contra, que se había elevado, con el transcurso del tiempo, el valor relativo de las mercancías de alto valor y que la inflación había modificado notablemente el valor nominal de las mercancías, al tiempo que depreciaba el nivel de los límites establecidos en los convenios actuales de transporte marítimo, que se habían negociado hace varios decenios. La posibilidad de elevar la responsabilidad del porteador, declarando el valor efectivo de la carga, no constituía una opción viable, dado que los fletes negociados en función del valor de las mercancías resultaban en ocasiones prohibitivos y en todo caso excesivamente elevados para la mayor parte de los cargadores de los países en desarrollo.

139. Se observó además que en el mundo actual una parte importante del comercio de artículos de gran valor se efectuaba por mar, al ofrecer dicha vía la única ruta viable para el comercio exterior de muchos países. Una amplia proporción de esas mercancías (tales como rodillos de papel, automóviles, maquinaria pesada y otros componentes de plantas industriales) no se embalaban de cara a la operación de transporte, por lo que los límites de la responsabilidad para el transporte a granel de mercancías con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby distaban mucho de ofrecer una indemnización adecuada. La información obtenida al respecto de los

aseguradores de la carga sugería que ellos asumían en la mayoría de los casos el pago de las reclamaciones presentadas, sin tratar de resarcirse recurriendo contra los aseguradores del porteador, dado que las cantidades así recuperadas resultarían insignificantes, respecto de los pagos efectuados. Además de una elevación del límite por bulto, se invitó al Grupo de Trabajo a que considerara una elevación importante del límite por kilogramo de peso bruto de carga, a fin de alinearlo con los límites más elevados actualmente aplicables en el transporte por carretera conforme al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, de 1956 (“CMR”) (es decir de 8,3 DEG por kilogramo de peso bruto).

140. Se adujo además que una elevación de los límites de la responsabilidad no afectaría de modo dramático al seguro que el porteador habría de negociar para cubrir su responsabilidad, dada la importancia relativamente escasa de la prima del seguro en el nivel del flete abonable. Se observó que los estudios efectuados al prepararse las Reglas de Hamburgo sugirieron que la elevación de los límites de la responsabilidad efectuada en Hamburgo sólo elevaría el flete abonable, por el transporte en servicio de línea, en un 0,5%, como máximo, de la suma total abonable por dicho concepto. En algunos países, el límite de la responsabilidad fijado para el transporte marítimo interno se había elevado hasta 17 DEG por kilogramo de peso bruto, sin que ello hubiera afectado adversamente al sector del transporte.

141. Se dijo también que la elevación de la responsabilidad del porteador trasladaría, a sus aseguradores, una parte de los riesgos que habría de negociar normalmente el propietario de la carga con su asegurador. Se dijo que ese traslado de la responsabilidad pudiera bastar por sí solo para evitar una elevación de los gastos por concepto de transporte que habría de sufragar el consumidor, dado que las mutualidades de seguros (“*P&I clubs*”) trabajaban con notable eficiencia, lo que les permitía ofrecer a sus asociados una cobertura más amplia a una tasa inferior que las que ofrecerían a sus asegurados las compañías de seguros comerciales.

142. Se recordó además al Grupo de Trabajo que la práctica de fijar un techo monetario a la responsabilidad del porteador nació a comienzos del siglo XX como una solución de avenencia destinada a evitar la práctica de que el porteador se exonerara unilateralmente de su responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías, en tiempos en los que no se habían previsto, en el derecho interno de la mayoría de los países, techos monetarios para limitar dicha responsabilidad. Salvo el sector del transporte, cabía decir que había muy pocas actividades económicas que disfrutaran de un límite legal de su responsabilidad. Cabía además decir que el porteador marítimo disfrutaba de un doble límite de su responsabilidad. De hecho, el valor de las mercancías fijaba ya un límite a la responsabilidad global del porteador, que no se vería afectada por toda pérdida o daño adicional que pudiera resultar de la pérdida o daño sufrido por las mercancías. Respecto de los artículos de mayor valor, la responsabilidad del porteador estaría además limitada por el techo monetario fijado en los convenios internacionales o en las normas de derecho interno aplicables. El juego combinado de dichas reglas colocaba ya al porteador en una situación privilegiada, frente a otros sectores comerciales, por lo que debería tenerse en cuenta dicha situación al considerar el nivel adecuado de los límites de la responsabilidad, que no deberían permanecer estancados en detrimento de los intereses del propietario de la carga.

143. Se alentó al Grupo de Trabajo a que, junto con las cuestiones comerciales e históricas hasta ahora examinadas, convendría que examinara otros factores que le ayudaran en la selección del techo adecuado para la responsabilidad del porteador. Se señaló, en particular, que debería prestarse atención a la necesidad de que el futuro convenio gozara de una mayor aceptabilidad, estudiándose cuidadosamente el nivel deseable para los límites de la responsabilidad del porteador a la luz de la experiencia adquirida con convenios de transporte marítimo anteriores. Se expresó apoyo al parecer de que sería preferible optar por una solución intermedia en lo concerniente al nivel del límite de dicha responsabilidad, lo que obligaría a elevar el límite respecto de lo establecido en convenios marítimos anteriores. Hasta el momento, 33 países habían ratificado las Reglas de Hamburgo y varios otros países habían alineado los límites de la responsabilidad previstos en su derecho interno con los límites establecidos en Hamburgo. Se dijo que resultaría enormemente difícil persuadir al legislador y a toda otra autoridad competente de dichos países que aceptaran, en un instrumento ultimado en el año 2008, límites de la responsabilidad inferiores a los establecidos por las Reglas de Hamburgo en 1978. Se expresó inquietud de que toda solución que no suponga una elevación perceptible de los límites establecidos en anteriores convenios de derecho marítimo fuera visto como un paso atrás y no hacia adelante.

Argumentos en favor de establecer límites de la responsabilidad más cercanos a los de La Haya-Visby

144. En respuesta a las peticiones de que se elevaran notablemente los límites de la responsabilidad, algunas delegaciones apoyaron, por su parte, firmemente el parecer de que el proyecto de convenio debería establecer límites más próximos a los de las Reglas de La Haya-Visby (es decir, de 666,67 DEG por bulto o de 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor), admitiéndose la posibilidad de que se acordara una ligera elevación de dichos límites.

145. Se recordó al Grupo de Trabajo que se había incluido, al igual que respecto de otros convenios de transporte, entre los principios generales del futuro convenio el de que se limitara la responsabilidad del porteador. Se dijo que el objetivo primordial de dichos regímenes de la responsabilidad, así como de sus límites, era el de regular la relación entre dos sectores comerciales de tal modo que uno y otro sector pudieran sentirse beneficiados. Se recordó que, sin dicho límite de la responsabilidad, el porteador sería plenamente responsable de toda pérdida o daño ocurrido durante la travesía, y de que de haberse envasado las mercancías en contenedores, el porteador desconocería su contenido, por lo que estaría tal vez expuesto a riesgos sumamente elevados que no hubiera previsto. Por ello, a fin de evitar primas excesivamente elevadas por concepto de seguros, y a fin de compartir la carga de que ese riesgo resultara ser muy elevado, el porteador tendría que distribuir esos gastos adicionales entre todos los cargadores, elevando las tasas cobradas por concepto de flete. Al permitirse que el porteador limite su responsabilidad, la asignación del riesgo resultante resultaría menor tanto para el cargador como para el porteador, con el único inconveniente de que no estaría cubierta la indemnización de pérdidas sumamente elevadas. Se observó además que la finalidad de todo límite adecuado de la responsabilidad consistía, ciertamente, en reducir la tasa de recuperación de ciertas pérdidas al límite establecido, pero que ello no limitaría en modo alguno la tasa de recuperación de la mayoría de las

reclamaciones. Se observó además que el límite óptimo de la responsabilidad debería ser lo bastante elevado para que los portadores tuvieran un incentivo importante para ocuparse con el debido cuidado de las mercancías, pero lo bastante bajo para amparar al portador frente a reclamaciones excesivas, distribuyendo con equidad el riesgo entre los sectores comerciales interesados.

146. Se expresó el parecer de que los límites de la responsabilidad establecidos en las Reglas de La Haya-Visby habían resultado ser satisfactorios. Se observó que el límite de la responsabilidad del portador enunciado en el párrafo 1 proponía un límite por bulto y un límite por kilogramo, seleccionándose en cada caso el más elevado. Se recordó que las Reglas de La Haya establecían un único límite por bulto, mientras que las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo preveían un límite por bulto y un límite por kilogramo, pero que esos dos convenios eran anteriores al desarrollo del moderno transporte en contenedores. La importancia de ello radicaba en que con anterioridad al empleo generalizado de los contenedores, la mayoría de las mercancías solían viajar en una jaula o cajón de madera que contaba como un único bulto, mientras que a raíz de la difusión del empleo de los contenedores, el límite por bulto de la responsabilidad estaba basado en el número de bultos que viajaran en el interior del contenedor. Esta nueva práctica elevaba de por sí las sumas recuperables del portador, frente a las recuperables con arreglo al límite por kilogramo o al límite por bulto previos al transporte en contenedores. Se dijo que, al seleccionar el método de envase de las mercancías para su transporte, el cargador podía de hecho seleccionar también unilateralmente el que la reclamación por pérdida o daño de las mercancías se haga en función del cálculo de la pérdida por bultos o por kilogramos.

147. Se manifestó que la finalidad fundamental de los límites de la responsabilidad era garantizar la previsibilidad y la certidumbre. Se señaló que, incluso con los límites de la responsabilidad establecidos en las Reglas de La Haya-Visby, alrededor del 90% de la pérdida de la carga se indemnizaba plenamente sobre la base del límite por bulto o el límite por kilogramo, ya que el valor de la mayor parte de la carga transportada por mar era inferior al de los límites previstos en esas Reglas. A título de explicación se señaló que, en la práctica del transporte contenedorizado moderno, los bultos habían pasado a ser por lo común de menor tamaño, y que se reconocía en general que el concepto de “bulto” en el transporte contenedorizado se aplicaba a los distintos bultos colocados dentro del contenedor y no al contenedor propiamente dicho. Desde una perspectiva análoga, se manifestó que, desde la aprobación del protocolo de La Haya-Visby, habían disminuido las tarifas de flete en el transporte marítimo, y que esa disminución había hecho viables remesas de carga de muy poco valor.

148. También se señaló que no sería adecuado esperar que los límites de la responsabilidad garantizaran que, en caso de daño o pérdida de cualquier envío concebible, se indemnizaría el valor de las mercancías. Se recordó que el párrafo 1 preveía una excepción cuando “la naturaleza y el valor” de las mercancías perdidas o dañadas hubieran sido declarados por el cargador antes del envío e incluidos en los datos del contrato, o cuando las partes en el contrato de transporte hubiesen acordado un límite superior. Se preveía que los cargadores que entregaran una carga de gran valor para su transporte conocerían los límites de la responsabilidad aplicables y tuvieran la opción de declarar el valor efectivo de las mercancías contra

el pago de un flete proporcionado al valor declarado, o de adquirir un seguro adicional para complementar las cantidades no cubiertas por el porteador.

149. Además, se reiteró que los límites de la responsabilidad establecidos en las Reglas de La Haya-Visby solían ser en la práctica mucho más altos de lo que podría parecer a simple vista, y que, habida cuenta del volumen del transporte en contenedores y del límite de responsabilidad “por bulto” fijado en ellas, tales límites eran a menudo mucho más altos que los aplicados en los regímenes de transporte unimodal, en los que los límites de la suma recuperable se basaban únicamente en el peso. A título de ejemplo, se dijo que, dado el valor normalmente mayor de la carga transportada por vía aérea, los límites de la responsabilidad establecidos en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Montreal 1999 (Convenio de Montreal) (es decir, 17 DEG por kilogramo de peso bruto) sólo cubrían un 60% de las reclamaciones por pérdida de la carga aérea o daños sufridos por ésta. Se manifestó que era probable que la parte de las reclamaciones relativas a la carga que estuviera cubierta por los límites de la responsabilidad enunciados en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) (es decir, 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto) fuera probablemente inferior al 60%.

150. En apoyo ulterior de la opinión de que los límites de la responsabilidad previstos en las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby eran satisfactorios, se manifestó que los niveles de los límites establecidos en otros convenios sobre el transporte, como, por ejemplo, el CMR o las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías, Apéndice del Convenio sobre Transporte Internacional por Ferrocarril, conforme fue enmendado por el Protocolo de Modificación de 1999 (“CIM-COTIF”), no eran directamente comparables con los enunciados en los convenios sobre el transporte marítimo, ya que varios convenios sobre transporte unimodal sólo incluían niveles del límite por kilogramo. Se dijo pues que, aunque el nivel del límite por kilogramo era mucho más alto que el nivel previsto en las Reglas de La Haya-Visby, de hecho, la tasa efectiva recuperable con arreglo a aquellos convenios que permitían también el cálculo por bulto del nivel del límite. También se dijo que algunos otros convenios, como el Convenio de Montreal, fijaban un límite superior al de otros convenios, pero que también contenían disposiciones que impedían que pudieran superarse dichos límites, ni siquiera en supuestos de robo o de actos dolosos; se señaló asimismo que la tarifa abonable por el transporte en el marco de esos otros convenios resultaba muy superior a la del transporte marítimo. Se observó además que una comparación de los regímenes de los convenios de transporte unimodal podría inducir a error, ya que cada convenio contenía disposiciones particularmente adaptadas a las condiciones de ese tipo de transporte. A este respecto, se señaló que sería útil obtener cifras acerca del nivel efectivo de recuperación en los casos de pérdida o daño de las mercancías, y en cuanto a la medida en que los límites por bulto y por kilogramo se habían aplicado en esas recuperaciones, pero que se había recabado esa información de varias fuentes y era difícil de obtener.

151. En apoyo ulterior de la idoneidad de los límites de la responsabilidad enunciados en las Reglas de La Haya-Visby, se indicó que, en el transporte de mercancías a granel, el valor medio de la carga no había aumentado mucho desde la fecha de anteriores convenios sobre transporte marítimo, y que, en el tráfico de línea regular, tampoco había aumentado en forma extraordinaria el valor medio de la

carga transportada en contenedores. Se formuló la advertencia de que si se fijaba el nivel de los límites de la responsabilidad del porteador en la cifra enunciada en las Reglas de Hamburgo, que actualmente sólo regulaban una fracción relativamente reducida del transporte marítimo mundial, ello supondría un aumento significativo para la mayor parte de la carga transportada en el comercio mundial, a la cual eran actualmente aplicables los límites de un nivel más bajo previstos en las Reglas de La Haya-Visby, e incluso límites aún más bajos, como ocurría en algunas de las principales economías del mundo. La necesidad de absorber y distribuir los mayores costos provocados por un aumento de los límites de la responsabilidad daría lugar a que la carga de menor valor habría de pagar un flete más elevado, aun cuando no se beneficiaría de los límites de la responsabilidad más altos, lo cual significaría que los cargadores de mercancías de menor valor, como, por ejemplo, los cargadores de productos básicos, subvencionarían de hecho a los cargadores de mercancías de gran valor.

Ámbito de aplicación del párrafo 1

152. Se expresó preocupación acerca de que se hubiera declarado aplicable el límite, fijado en el párrafo 1, a “la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio”. Se señaló que estas palabras habían sustituido la frase “el porteador será responsable de la pérdida de las mercancías o del daño sufrido por ellas”, que figuraba en todo el texto del proyecto de convenio después de refundirlo en A/CN.9/WG.III/WP.56. La frase “de la pérdida de las mercancías o del daño sufrido por ellas”, que había sido utilizada en las Reglas de La Haya-Visby, se había considerado poco clara, y fuente de incertidumbre, por lo que se estimó que la utilización de la frase “incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio” mejoraba la redacción y la claridad del proyecto de convenio.

153. Sin embargo, se señaló que, aunque tal vez no se había tenido la intención de sustituir la frase para alterar el ámbito de aplicación de la disposición, se diría que el límite de la responsabilidad previsto en el párrafo 1 del artículo 62 del proyecto de convenio había adquirido un ámbito de aplicación más amplio que el de las Reglas de La Haya-Visby, ya que sería aplicable al incumplimiento de todas las obligaciones del porteador con arreglo al proyecto de convenio, en lugar de referirse a la pérdida de las mercancías o al daño sufrido por ellas. Se advirtió al Grupo de Trabajo de que no sobreestimara las diferencias en el ámbito de aplicación sugeridas por el nuevo texto, y se señaló que la principal obligación adicional abarcada por el nuevo texto sería la responsabilidad por el hecho de que se produjera algún error en la entrega, la cual estaba también incluida en las Reglas de La Haya-Visby, aunque no en forma expresa. Se señaló además que la principal obligación adicional incluida actualmente en el proyecto de convenio, que no había sido enunciada en las Reglas de La Haya-Visby, era la responsabilidad del porteador por facilitar información errónea. En relación con las distintas frases, se planteó la cuestión de si el Grupo de Trabajo tenía la intención de limitar la responsabilidad del porteador con respecto a toda la categoría aparentemente más amplia de obligaciones, o si se pretendía que el límite de la responsabilidad previsto en el párrafo 1 fuera únicamente aplicable a las pérdidas o daños relacionados con las mercancías. Se pidió a la Secretaría que examinara la historia de la elaboración del párrafo 1 con miras a formular propuestas adecuadas que reflejaran la opción normativa que eligiera el Grupo de Trabajo.

Examen ulterior del proyecto de artículo 62

154. El Grupo de Trabajo señaló que, entre los pareceres expresados durante el debate, la opinión preponderante era que se utilizaran los límites de la responsabilidad enunciados en las Reglas de Hamburgo, con un aumento más o menos sustancial, como parámetro para determinar los límites adecuados de la responsabilidad del proyecto de convenio. Sin embargo, el Grupo de Trabajo también señaló que había una preferencia, que gozaba de firme apoyo, en favor de unos límites de la responsabilidad cercanos a los previstos en las Reglas de La Haya-Visby. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo acordó que, en la presente etapa, no se podía adoptar ninguna decisión acerca de los límites de la responsabilidad.

155. El Grupo de Trabajo tomó nota además de la interconexión entre su examen de los límites de la responsabilidad y otros aspectos del proyecto de convenio, inclusive el procedimiento especial de enmienda del nivel del límite de la responsabilidad del porteador (art. 99); el número de países requerido para la entrada en vigor del convenio (párr. 1 del art. 97); las normas por las que se permitía la aplicación de otros instrumentos internacionales o normas de derecho interno para regular la responsabilidad del porteador en caso de daños localizables en algún tramo del trayecto (art. 26 y texto previsto del nuevo art. 26 bis (A/CN.9/621, párrs. 189 a 192)), y la regla especial relativa a la pérdida o los daños que no fueran localizables (párr. 2 del art. 62).

156. El Grupo de Trabajo convino pues en volver a estudiar la cuestión de los límites de la responsabilidad después de que hubiera tenido la posibilidad de examinar el capítulo 20 (Disposiciones finales).

Examen a fondo de los límites de la responsabilidad

157. Tras su anterior tanteo de opiniones, el Grupo de Trabajo procedió a examinar más a fondo el párrafo 1 del artículo 62 relativo a los límites de la responsabilidad, así como disposiciones conexas, con miras a avanzar concretando cifras para la limitación de la responsabilidad del porteador que pudieran insertarse provisionalmente en ese artículo.

Cuestiones conexas

158. De acuerdo con las anteriores deliberaciones del Grupo de Trabajo, se le recordó el apoyo que había recibido la opinión entonces expresada conforme a la cual no debería dissociarse el debate sobre los límites propuestos de la responsabilidad, que se tenía previsto insertar en el párrafo 1 del artículo 62, de cierto grupo de disposiciones, a saber, las del párrafo 2 del artículo 62, así como las del nuevo texto propuesto en el artículo 26 bis (A/CN.9/621, párrs. 189 a 192) y 97 y 99 (párr. 135 *supra*). Se expresó también el parecer de que, en lo concerniente al balance global de las responsabilidades previstas en el proyecto de convenio, cabría asociar otras cuestiones al debate sobre el nivel de la limitación de la responsabilidad del porteador, como por ejemplo el período de responsabilidad del porteador (art. 11); el fundamento de la responsabilidad conforme al proyecto de convenio (art. 17); el retraso en la entrega de las mercancías (art. 21); el plazo para dar aviso en caso de pérdida, daño o retraso (art. 23); los límites de la

responsabilidad del porteador por la pérdida causada por el retraso en la entrega (art. 63); y las normas especiales relativas a los contratos de volumen (art. 89).

Consideraciones de orden interno

159. Se recordó al Grupo de Trabajo que algunos Estados podrían tener que enfrentarse a una fuerte oposición en sus respectivos países, respecto de todo cambio que se introduzca en los límites actuales de la responsabilidad del porteador. Algunas delegaciones estimaron que, si bien en sus países estaban vigentes los límites de la responsabilidad establecidos en las Reglas de La Haya-Visby, probablemente se aceptaría un leve incremento de esos límites, mientras que otras opinaban que tal vez se aceptara una elevación de esos límites que los equiparara a los de las Reglas de Hamburgo, pero que no se admitiría elevación alguna de esos límites que los situara por encima de los de dichas Reglas. A este respecto se expresó inquietud ante el incremento global que los nuevos límites supondrían para su régimen interno, y se observó que actualmente una gran parte del comercio mundial se realizaba aplicando los límites más bajos de la escala. En el extremo opuesto, se recordó que para muchos Estados podría ser problemático aceptar todo nivel de limitación que fuera inferior al establecido en las Reglas de Hamburgo, y que anteriores incrementos de los límites enunciados en otros convenios internacionales no habían causado problemas de importancia para los Estados que los aplicaron. Se señaló además que había cierta esperanza de que los límites que se convinieran en el proyecto de convenio fueran ligeramente superiores a los fijados en las Reglas de Hamburgo, habida cuenta del tiempo transcurrido desde que se aprobaron dichas Reglas.

160. No obstante, el Grupo de Trabajo reconoció también que sería conveniente lograr cierta armonía entre los Estados que eran actualmente partes en las Reglas de La Haya o en las Reglas de La Haya-Visby y los que eran Partes Contratantes en las Reglas de Hamburgo, con lo que se contribuiría enormemente a la armonización general de los regímenes que actualmente se aplican al transporte internacional de mercancías por mar. Se expresó la inquietud de que, en caso de no llegarse a un acuerdo sobre esta cuestión, se corriera el riesgo de propiciar nuevos esfuerzos con miras a elaborar regímenes de ámbito regional y nacional aplicables al transporte marítimo de mercancías, lo que provocaría a su vez una fragmentación mayor a nivel internacional. Las delegaciones propugnaron que se siguieran manteniendo debates productivos que permitieran llegar a un resultado armonizado.

Cifras concretas

161. Habida cuenta de las consideraciones expuestas anteriormente en los párrafos 157 a 160, así como del debate que sobre esta cuestión mantuvo el Grupo de Trabajo durante el actual período de sesiones (véanse también párrs. 133 a 156 *supra*), se formularon varias propuestas concretas sobre la limitación de la responsabilidad del porteador. Cabría resumir esas propuestas, que obtuvieron diversos grados de apoyo, como sigue:

a) Fijar unos límites ligeramente superiores a los de las Reglas de La Haya-Visby, es decir, ligeramente superiores a los 666,67 derechos especiales de giro (DEG) por bulto y de 2 DEG por kilogramo de peso de las mercancías perdidas o dañadas;

- b) Adoptar los límites establecidos en las Reglas de Hamburgo, es decir, 835 DEG por bulto y 2,5 DEG por kilogramo;
- c) Adoptar límites superiores a los de las Reglas de Hamburgo, pero sin especificar dichos límites;
- d) Adoptar el límite por bulto de 835 DEG, previsto en las Reglas de Hamburgo, pero elevando ligeramente el límite por kilogramo;
- e) Adoptar límites superiores a los de las Reglas de Hamburgo, es decir, del orden de 920 DEG por bulto y de 8,33 DEG por kilogramo; y
- f) Adoptar límites aún más elevados respecto de los de las Reglas de Hamburgo, a saber, del orden de 1.200 DEG por bulto y de 8,33 DEG por kilogramo.

162. Además de la propuesta de que en el párrafo 1 del artículo 62 se enunciaran cifras concretas, se apoyó la idea de tratar las disposiciones enumeradas en el párrafo 135 procurando lograr así un equilibrio general en todo el proyecto de convenio. En particular, si se optaba por adoptar límites situados en el extremo superior de la escala, se apoyó el criterio de que sería apropiado suprimir algunas de esas disposiciones, dado que esos límites más elevados ya ofrecían suficiente amparo a los propietarios de la carga.

Propuesta de avenencia

163. Teniendo en cuenta la totalidad del debate que sobre la cuestión se había mantenido en el Grupo de Trabajo, y ante la posibilidad de que llegara a formarse un consenso en torno a los límites de la responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio, se formuló una propuesta de avenencia. Los elementos de la propuesta, que deberían considerarse partes de una solución global, eran los siguientes:

- a) Los límites de la responsabilidad del porteador que se insertaran en el párrafo 1 del artículo 62 deberían ser las cifras enunciadas en las Reglas de Hamburgo, es decir, 835 DEG por bulto y 2,5 DEG por kilogramo;
- b) El límite de la responsabilidad del porteador por retraso en la entrega que se insertará en el artículo 63, debería equipararse al ser el de las Reglas de Hamburgo, es decir, 2,5 veces el flete pagadero por las mercancías que hayan sufrido retraso;
- c) Se dijo que debería suprimirse el párrafo 2 del artículo 62, relativo al caso en que no pueda determinarse dónde ocurrió el daño sufrido por las mercancías, ya que estaba en conflicto con el principio de la red de interconexión limitada enunciado en el artículo 26;
- d) Debería suprimirse el artículo 99, habida cuenta de que la aplicación del denominado “procedimiento de enmienda tácita” exigiría que los Estados denunciaran el Convenio en los casos en que se acordara una enmienda por la que no desearan quedar obligados, y porque su aplicación podría requerir un largo período de hasta nueve años; y
- e) El Grupo de Trabajo debería revocar la decisión que adoptó en su 19º período de sesiones de insertar en el proyecto de convenio una disposición

relativa al derecho interno aplicable, en el nuevo artículo 26 bis propuesto (A/CN.9/621, párrs. 189 a 192).

164. El Grupo de Trabajo acogió de forma globalmente positiva el conjunto de propuestas de avenencia enunciado en el párrafo anterior, reconociéndose así el hecho de que en el Grupo de Trabajo se había expresado marcada preferencia por la utilización de los límites fijados en las Reglas de Hamburgo como base máxima o mínima para subsiguientes negociaciones. Se formularon unas cuantas reservas sobre algunos de los elementos constitutivos, a saber:

a) Habida cuenta de la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 19º período de sesiones de supeditar la responsabilidad del porteador por retraso en la entrega de las mercancías a la autonomía contractual de las partes (véase A/CN.9/621, párrs. 177 a 184), se consideró que el hecho de incrementar el límite de la responsabilidad del porteador por retraso, que actualmente, según el artículo 63, era de “una vez el importe del flete”, multiplicando dicho importe por 2,5, no constituía una oferta de negociación significativa en el marco de la transacción general, dado que el porteador, o bien habría excluido por completo su responsabilidad por motivos de retraso, o bien habría aceptado por consiguiente esa cantidad en cualquier caso;

b) Se expresó la opinión de que el párrafo 2 del artículo 62 debería mantenerse en el texto sobre la base de que, si las limitaciones de la responsabilidad en el proyecto de convenio eran lo suficientemente altas para poder indemnizar adecuadamente los daños sufridos por la carga, no habría necesidad de recurrir a la utilización de los límites superiores de la responsabilidad que se enunciaban en regímenes de transporte unimodal con arreglo a esa disposición. Sin embargo, se utilizó también ese mismo argumento para propugnar la supresión de la disposición, y se observó que durante el 19º período de sesiones del Grupo de Trabajo había predominado, entre las delegaciones, una preferencia por su supresión (A/CN.9/621, párr. 200); y

c) Algunas delegaciones se declararon partidarias de que por el momento se mantuviera el procedimiento de enmienda tácita del artículo 99, pues se estimó que permitía un proceso de enmienda más rápido que el consistente en adoptar un protocolo relativo al convenio. A este respecto, una delegación propuso que, de suprimirse el artículo 99, convendría insertar en su lugar lo que se denomina una cláusula de extinción (“sunset”) en virtud de la cual el proyecto de convenio dejaría de estar en vigor después de cierto tiempo.

165. Al margen de la solución general de avenencia, se recordó al Grupo de Trabajo que, tal como se había observado anteriormente durante el período de sesiones (véanse los párrafos 152 y 153, *supra*), convendría que el Grupo de Trabajo tomara en consideración toda reserva o inquietud ante la posible modificación del ámbito de aplicación del párrafo 1 del proyecto de artículo 62, fruto de las siguientes palabras del texto actual: “la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio”.

Conclusiones provisionales sobre los límites de la responsabilidad del porteador

166. Se decidió provisionalmente que, en espera de que se analizara más a fondo la propuesta de avenencia relativa a los límites de la responsabilidad del porteador:

- insertar en sus respectivos corchetes del párrafo 1 del artículo 62 los límites enunciados en las Reglas de Hamburgo, es decir, 835 DEG por bulto y 2,5 DEG por kilogramo;
- sustituir, en el artículo 63, la cuantía “una vez el”, que figura entre corchetes, por “2,5 veces el”;
- colocar entre corchetes el artículo 99 y el párrafo 2 del artículo 62, en espera de que se analice más a fondo su eventual supresión en el marco de la propuesta global de avenencia, e insertar al pie de la página correspondiente del texto de proyecto de convenio una nota descriptiva de tal proceder, en que se señalara debidamente que el artículo 99 podría causar problemas constitucionales en algunos Estados, con independencia de que se utilizaran los límites fijados en las Reglas de Hamburgo o los previstos en las Reglas de La Haya-Visby;
- insertar una nota a pie de página del artículo 26 en la que se indique que el Grupo de Trabajo estudia la posibilidad de revocar la decisión, que había adoptado durante su 19º período de sesiones, de incluir una disposición relativa al derecho interno aplicable, provisionalmente numerada como artículo 26 bis; y
- pedir a la Secretaría que estudie el historial de la redacción del párrafo 1 con miras a formular propuestas adecuadas en relación con las palabras “la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio”.

Capítulo 14 - Plazo para presentar una demanda

167. Se recordó al Grupo de Trabajo que ya había examinado todas las disposiciones del capítulo 14 teniendo en cuenta las deliberaciones que había mantenido en su 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 119 a 160).

Proyecto de artículo 65. Prescripción de acciones

168. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 65, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Proyecto de artículo 66. Prórroga del plazo de prescripción

169. Se expresó la opinión de que el contenido del artículo 66 no estaba en consonancia con el principio de un plazo de prescripción, al menos con la forma en que dicho principio se entendía en algunos ordenamientos jurídicos. Se señaló que en algunos ordenamientos se hacía la distinción entre plazos de prescripción ordinarios (“*prescription*” o “*prescripción*”) y plazos de prescripción perentorios (“*déchéance*” o “*caducidad*”). Entre otras diferencias se señaló que en general el primer tipo de plazo de prescripción podía suspenderse o interrumpirse por diversas causas, mientras que el segundo no tenía solución de continuidad. Se observó que, en las traducciones a algunos idiomas del proyecto de artículo se empleaban términos que denotaban un plazo de prescripción ordinario (“*prescription*”, en la versión francesa, y “*prescripción*” en la española), pero en la disposición

propriadamente dicha se afirmaba que el plazo no estaba sujeto a suspensión o interrupción. Se sostuvo que este hecho podía generar confusión y dar pie a una interpretación incorrecta en el derecho interno. Por consiguiente, se propuso que se enmendara el principio del proyecto de artículo suprimiendo la totalidad de la primera frase, incluida la coma, y la palabra “pero” al principio de la segunda frase.

170. Frente a esos argumentos se observó que el Grupo de Trabajo era consciente de la falta de uniformidad entre los ordenamientos jurídicos en cuanto a la naturaleza y al efecto de un plazo de prescripción, en particular de los distintos tipos de plazo que se habían mencionado. Asimismo, el Grupo de Trabajo era consciente de la diversidad que había entre las legislaciones en lo que respecta a la suspensión o interrupción de plazos de prescripción, pero en general estimó que en el proyecto de convenio debería enunciarse una regla uniforme al respecto, y no dejar la cuestión en manos del derecho interno. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión general de que en el proyecto de convenio debería excluirse expresamente toda forma de suspensión o de interrupción del plazo de prescripción, salvo cuando tal suspensión o interrupción haya sido acordada por las partes conforme al proyecto de artículo (A/CN.9/616, párr. 132). Al mismo tiempo, el Grupo de Trabajo había convenido en que el plazo de prescripción sería automáticamente prorrogado en los supuestos mencionados en el artículo 68, dado que de otro modo el plazo de prescripción podría expirar antes de que una parte reclamante hubiera averiguado la identidad del fletador a casco desnudo que fuera el “porteador” responsable (A/CN.9/616, párr. 156).

171. El plazo de prescripción previsto en el proyecto de convenio era una regla autónoma que, conforme al artículo 2, debería entenderse teniendo presente el carácter internacional del proyecto de convenio, y no conforme a las categorías propias de algún ordenamiento jurídico nacional. No obstante, el Grupo de Trabajo convino en que, a fin de evitar malentendidos, se sustituyera, en todo el texto del proyecto de convenio, la expresión “plazo de prescripción” por las palabras “el plazo previsto en el artículo 65”.

172. Al margen de esta enmienda, el Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 66, enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Proyecto de artículo 67. Acción de repetición o de resarcimiento

173. Se observó que la regla enunciada en el párrafo b) del artículo 67 había causado algunos problemas prácticos en ordenamientos en los que se seguía una pauta similar a la expuesta en la disposición. Se señaló que una persona que hubiera sido citada a comparecer ante un tribunal no tenía por qué ser necesariamente responsable del objeto de ésta, aunque, sin embargo, se vería forzada a entablar una acción de repetición o de resarcimiento en un plazo de 90 días. Por consiguiente, se sugirió que, o bien se suprimiera la segunda posibilidad, enunciada en el párrafo b), manteniendo en su texto únicamente la referencia a la fecha de satisfacción de la reclamación, o bien se aludiera, en su lugar, a la fecha de notificación de la sentencia definitiva.

174. Frente a esta observación, se recordó que el Grupo de Trabajo ya había excluido una regla que aludiera a la fecha de la sentencia definitiva (véase A/CN.9/616, párr. 152). En cualquier caso, toda referencia a la sentencia definitiva habría resultado poco práctica, dado que en los procesos judiciales podría tardarse

varios años en dictar la sentencia definitiva, y la persona contra la que se pudiera entablar una acción de repetición o resarcimiento tenía el derecho legítimo de no quedar expuesta a responsabilidades imprevistas durante un período excesivo. Se reconoció que, en el momento en que se citara a una parte a comparecer ante un tribunal, tal vez no podría saberse si la demanda prosperaría, por lo que subsistiría la duda acerca de la cuantía que se adjudicaría en la sentencia. Sin embargo, al menos esa parte sabría que existía una reclamación y tendría el deber de actuar de forma que la parte que fuera responsable en última instancia con arreglo a una carta de indemnidad recibiera aviso lo antes posible.

175. A este respecto, en el Grupo de Trabajo no se apoyó la ampliación de la regla enunciada en el párrafo b) de modo que el plazo para la reclamación de indemnidad empezara a correr a partir de la fecha de la sentencia definitiva, siempre y cuando la parte reclamante, beneficiaria de una carta de indemnidad, hubiera notificado a la otra parte en el plazo de tres meses a partir de la fecha en que la parte que reclamara resarcimiento se hubiera percatado del daño causado y del incumplimiento imputable al deudor cubierto por la carta de indemnidad. Se consideró que esta ampliación haría que la disposición resultara excesivamente complicada, y que sería preferible mantenerla en consonancia con el párrafo 5 del artículo 24 de las Reglas de Hamburgo, en el que se basaba este proyecto de artículo.

176. Tras observar que el proyecto de artículo debería abarcar todas las acciones de repetición entabladas en el marco del proyecto de convenio, pero no las acciones de esta índole que se incoaran al margen del proyecto de convenio, el Grupo de Trabajo convino en pedir a la Secretaría que estudiara la necesidad de incluir en el encabezamiento del proyecto de artículo las palabras “con arreglo al presente Convenio”, así como el lugar donde debería figurar.

177. A reserva de esa petición, el Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 67, según figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Proyecto de artículo 68. Acciones contra la persona identificada como porteador

178. Se sugirió que se acortara el párrafo b) suprimiendo la referencia al fletador a casco desnudo, dado que la identificación del porteador era la forma en que el fletador a casco desnudo rebatiría la presunción de ser él el porteador conforme a dicha disposición. El Grupo de Trabajo convino en pedir a la Secretaría que revisara la interacción entre las dos disposiciones y que sugiriera enmiendas que resultaran adecuadas para someterse al examen del Grupo de Trabajo.

179. A reserva de esa observación, el Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 68, según figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Capítulo 15 – Vía judicial

180. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el capítulo 15 relativo a la vía judicial, del que se había ocupado por última vez durante su 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 245 a 266).

Proyecto de artículo 69. Acciones contra el porteador

181. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 69, en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable en su forma actual.

Proyecto de artículo 70. Pactos para la elección del foro

182. No obtuvo suficiente apoyo la propuesta de que se insertara “exclusivos” en el título del artículo.

Párrafo 2, apartado c)

183. Se opinó que el requisito enunciado en el apartado c) del párrafo 2 de que se notifique debida y oportunamente a todo tercero con algún interés legítimo en un contrato de volumen a fin de que el acuerdo sobre la elección del foro sea vinculante para dicha parte era insuficiente, por lo que se propuso que se exigiera a los terceros que dieran su consentimiento para que todo pacto exclusivo de elección del foro estipulado en el contrato de volumen fuera vinculante para dichos terceros. Se puso de relieve también que, conforme a las reglas especiales para los contratos de volumen enunciadas en los párrafos 1 y 5 del artículo 89, un tercero sólo podía quedar vinculado por las cláusulas del contrato de volumen estipuladas al margen del régimen del proyecto de convenio cuando dicho tercero consintiera expresamente en quedar vinculado. Se formuló una propuesta consistente en que se revisara el apartado c) del párrafo 2 del artículo 70 con miras a ofrecer una mayor protección a los terceros interesados respecto de un contrato de volumen, concretamente agregando, al final del apartado y antes de la palabra “y”, la siguiente frase: “y, asimismo, de que dicha persona da su consentimiento expreso a quedar vinculada por el pacto exclusivo de elección de foro”. Esta propuesta recibió el apoyo de algunas delegaciones.

184. No obstante, la propuesta suscitó también objeciones. Se argumentó que el párrafo ya se había debatido con detenimiento y que el apartado c) de dicho párrafo representaba una parte de toda una amplia amalgama de cuestiones acordadas por el Grupo de Trabajo en relación con los contratos de volumen y la vía judicial. Se observó que para que los terceros pudieran quedar realmente vinculados por un contrato de volumen conforme al artículo 89, debían dar su consentimiento a tal efecto, con lo cual se ofrecía una salvaguardia adicional a dichas partes. Además, se manifestó que el hecho de vincular a un tercero a una disposición de un contrato en el que no fuera parte no constituía un caso insólito en el comercio internacional, pues había ejemplos de ello en el ramo de los seguros. Se estimó además que era esencial vincular a los terceros, siempre que estuvieran debidamente protegidos, a fin de que hubiera previsibilidad comercial en cuanto al lugar del litigio donde deberían celebrarse las actuaciones.

Apartado d) del párrafo 2

185. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el párrafo 2 del artículo 70, que establecía los requisitos para que un tercero en un contrato de volumen pudiera quedar obligado por un pacto exclusivo de elección del foro contenido en ese contrato. El cuarto requisito previsto en el apartado d) del párrafo 2 era que la ley debía reconocer que esa persona podía quedar obligada por el acuerdo exclusivo de elección del foro. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí cuatro opciones entre corchetes,

que figuraban en el apartado d) del párrafo 2, relativas a la mejor forma de regular la ley aplicable a la que había que remitirse al hacer esa determinación.

186. Para responder a la inquietud expresada en la nota 209 de A/CN.9/WG.III/WP.81 de que el “tribunal que vaya a conocer del caso” podría no ser necesariamente un tribunal competente, se agregó otra opción posible a las cuatro enunciadas en el apartado d) que era del siguiente tenor: “la ley del lugar del tribunal designado de conformidad con el párrafo b) del artículo 69”. Algunos miembros expresaron preferencia por esta opción adicional, ya que la referencia que se hacía en ella era a un tribunal competente y se consideraba que el texto así revisado aumentaría la certidumbre y la previsibilidad de la disposición.

187. Se expresó cierto apoyo a la segunda opción del apartado d), junto con su palabra entre corchetes, que dice: “la ley del lugar [convenido] para la entrega de las mercancías”. Sin embargo, se opusieron objeciones a esa opción, alegando que los propietarios de la carga tal vez no desearan siempre tener que remitirse a la ley del lugar de la entrega, por ejemplo, en los casos en que preferían entablar una acción contra el porteador en otro lugar, como uno en el que el porteador tuviera bienes. Por las mismas razones, asimismo se formularon objeciones a la tercera opción enunciada en el apartado d) del párrafo 2.

188. También se expresó algún apoyo a la cuarta opción, en la cual se hacía referencia a “la ley aplicable con arreglo a las normas de derecho internacional privado de la ley del foro”, a condición de que se omitieran las palabras que figuraban después de “ley aplicable”. Se señaló que tales palabras eran innecesarias. Además, se observó que la expresión “la ley aplicable” se utilizaba en otras disposiciones del proyecto de convenio sin dichas palabras adicionales, y se sugirió que, en aras de la coherencia del proyecto del convenio, se omitieran igualmente en la cuarta opción.

189. Se expresó apoyo en el Grupo de Trabajo a la primera opción, que hacía referencia a “la ley del tribunal que vaya a conocer del caso”.

190. Se formuló una propuesta en el sentido de suprimir la totalidad del apartado d), por ser demasiado complejo e innecesario, ya que el tribunal que conociera del asunto se remitiría, en todo caso, a la ley aplicable. Por otra parte, se señaló que esa supresión no daría a los Estados la flexibilidad necesaria para establecer otros requisitos a fin de que los pactos exclusivos de elección del foro obligaran a terceros al contrato en el que figurara dicho pacto. La propuesta de supresión no recibió apoyo alguno.

191. Se recordó al Grupo de Trabajo que se habían colocado entre corchetes los párrafos 3 y 4 del artículo 70 en espera de la decisión que adoptara el Grupo acerca de si la aplicabilidad del capítulo 15 a los Estados Contratantes debería ser objeto de una reserva general, o si el capítulo debería ser o no aplicable según que el Estado del foro hubiera aceptado o no en quedar vinculado, como se establecía en las tres variantes del artículo 77. Así pues se aplazó el examen de los párrafos 3 y 4 hasta que se adoptara dicha decisión (párr. 205 *infra*).

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 70

192. El Grupo de Trabajo acordó que el texto del artículo 70 se mantuviera en la forma que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81, y:

- mantener el apartado c) del párrafo 2 en su forma actual;
- mantener el apartado d), pese a que varias delegaciones se pronunciaron por su supresión;
- mantener como opción preferida el primer texto entre corchetes del apartado d) del párrafo 2, y
- aplazar el examen de los párrafos 3 y 4 hasta que se hubiera estudiado el artículo 77.

Proyecto de artículo 71. Acciones contra una parte ejecutante marítima

193. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 71 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable, a reserva de la supresión de los términos “inicialmente” y “definitiva” en el párrafo b), a fin de reflejar los cambios similares introducidos en el artículo 19 1).

Proyecto de artículo 72. Ningún otro fundamento alegable de la competencia

194. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 72 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable, aunque la suerte del texto entre corchetes que figuraba al final del artículo sólo podría determinarse después de los debates sobre el artículo 77 (véase el párrafo 205 *infra*).

Proyecto de artículo 73. Detención provisional del buque y otras medidas cautelares

195. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 73 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable.

Proyecto de artículo 74. Consolidación y traslado de las actuaciones

196. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 74 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable, aun cuando la suerte del texto entre corchetes que figuraba en los párrafos 1 y 2 sólo podría determinarse después de los debates sobre el artículo 77 (véase el párrafo 205 *infra*).

Proyecto de artículo 75. Pacto concertado a raíz de una controversia y competencia confirmada por la comparecencia del demandante

197. Se expresó apoyo al texto del artículo 75 tal como estaba redactado actualmente. Se señaló que deberían suprimirse las palabras “de un Estado Contratante”, que figuraban en el párrafo 2 del artículo 75, ya que eran superfluas, dado que ya estaban incluidas en la definición de “tribunal competente” contenida en el artículo 1 30).

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 75

198. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 75 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable, a reserva de la supresión de las palabras “de un Estado Contratante”.

Proyecto de artículo 76. Reconocimiento y ejecución

199. Se expresó apoyo al texto del artículo 76 en su forma actual. Se expresó preocupación por el hecho de que el requisito de que un Estado Contratante “deberá” reconocer y ejecutar toda resolución emitida por un tribunal que gozara de competencia jurisdiccional con arreglo al Convenio podía ser demasiado inflexible y debería sustituirse por un término de carácter menos imperativo como, por ejemplo, “podrá”. En respuesta a esa preocupación, se manifestó que las disposiciones relativas al reconocimiento y ejecución no estaban armonizadas en el proyecto de convenio, en particular con respecto a los motivos para que un Estado denegara el reconocimiento y la ejecución al amparo del párrafo 2. Se señaló que la principal intención del proyecto de artículo era prever una obligación convencional en el caso de los países que requerían tal obligación, y, sobre esa base, se convino en que se mantuviera la palabra “deberá”. Sin embargo, se reconoció que el proyecto de artículo también brindaba a los Estados la posibilidad de negarse a reconocer y ejecutar las sentencias sujetas a sus leyes nacionales.

200. Se indicó que las palabras introductorias del apartado c) del párrafo 2 del artículo 76, que rezaban: “Si un tribunal de dicho Estado Contratante”, tal vez tuvieran un alcance demasiado limitado y podrían sugerir que solamente dos Estados intervenían en la aplicación de ese apartado, cuando en algunas situaciones quizá fuera necesario reconocer resoluciones de un tribunal de un tercer Estado Contratante. Por esa razón, se sugirió modificar el texto del apartado c) del párrafo 2 para que dijera lo siguiente: “Si un tribunal de ese u otro Estado Contratante goza de competencia jurisdiccional exclusiva”. También se observó que el texto del apartado c) dependería de los resultados del debate sobre el artículo 77.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 76

201. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 76 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable, a reserva de que se revisara el apartado c) del párrafo 2 de conformidad con la propuesta formulada en el párrafo 200 *supra* y con la decisión del Grupo de Trabajo acerca del artículo 77.

Proyecto de artículo 77. Aplicabilidad del capítulo 15

202. Se explicó que las variantes A, B y C del artículo 77 correspondían a las tres posibilidades en cuanto a la aplicabilidad del capítulo 15 que cabía ofrecer a los Estados Contratantes, y que, en su 18º período de sesiones, el Grupo de Trabajo había decidido estudiar, a saber: el de una cláusula de reserva, el de una cláusula de adhesión y el de una cláusula de adhesión parcial (véase el documento A/CN.9/616, párrs. 246 a 252).

203. Se expresó firme apoyo en el Grupo de Trabajo al enfoque de la cláusula de adhesión de la variante B. Se explicó que, por razones institucionales relacionadas con las competencias dentro de una agrupación económica regional, si se elegía la variante A, es decir, el enfoque de la cláusula de reserva, la agrupación tendría que ratificar el proyecto de convenio en nombre de sus Estados miembros. Se consideró que ese enfoque podría ser sumamente largo y ser objeto de posibles obstrucciones del proceso de aprobación. Sin embargo, se convino en que la variante B, es decir, el enfoque de la cláusula de adhesión, permitiría a los Estados miembros de la agrupación ratificar el proyecto de convenio en forma independiente, logrando con

ello que el proceso de ratificación fuera más rápido y eficiente, y evitando la posibilidad de que el capítulo relativo a la vía judicial pudiera convertirse en un obstáculo a una amplia ratificación. Además, y como consecuencia de una mayor reflexión sobre el asunto después de su 18º período de sesiones, el Grupo de Trabajo opinaba que, aun cuando brindaba algunas ventajas en lo concerniente a una mayor armonización, el enfoque de la cláusula de adhesión parcial de la variante C era demasiado complejo para mantenerlo en el texto.

204. Tras haber decidido mantener la variante B del artículo 77 y suprimir las variantes A y C, el Grupo de Trabajo examinó la opción del texto de la variante B que figuraba entre corchetes. Se sugirió permitir a los Estados Contratantes adherirse al capítulo relativo a la vía judicial en cualquier momento, y se propuso pues que se mantuvieran, sin corchetes, esas dos opciones, enlazándolas con la conjunción “o”. Esa propuesta gozó de amplia aprobación.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 77

205. El Grupo de Trabajo convino en que:

- mantener la variante B del artículo 76 en A/CN.9/WG.III/WP.81 y suprimir las variantes A y C;
- mantener, sin corchetes, las dos opciones de la variante B, enlazándolas con la conjunción “o”; y
- dada la adopción de la variante B del artículo 77:
 - suprimir los párrafos 3 y 4 del artículo 70;
 - suprimir el apartado c) del párrafo 2 del artículo 76;
 - suprimir la frase “o en el régimen que sea aplicable en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 77” y mantener la conjunción “o” entre los dos artículos a los que se remite en los artículos 72 y 74 1) y 2).

Capítulo 16 - Vía arbitral

206. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el proyecto de capítulo 16 sobre la vía arbitral, que había examinado anteriormente con ocasión de su 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 267 a 269).

Proyecto de artículo 78. Pactos de arbitraje

207. Se expresó el parecer de que el texto actual del artículo 78 1) y 2) se prestaba a crear incertidumbre en la práctica del arbitraje en el comercio marítimo por servicio de línea y se prestaba igualmente a que las partes partieran en busca del foro más favorable. Se sugirió que sería preferible aplicar plenamente todo pacto de arbitraje, aun cuando el recurso a la vía arbitral no era frecuente en el transporte por servicio de línea, y que la inclusión del apartado b) del párrafo 2 sería fuente de incertidumbre y daría lugar a que las partes partieran en busca del foro más favorable. Se expresó cierta simpatía por ese parecer en el Grupo de Trabajo, pero se reconoció que estas cuestiones se examinaron a fondo en anteriores períodos de sesiones, y que el texto de los párrafos 1 y 2 había sido consensuado por el Grupo

de Trabajo en el marco de una solución de avenencia (A/CN.9/616, párrs. 267 a 273; A/CN.9/591, párrs. 85 a 103).

208. Se recordó al Grupo de Trabajo el objetivo de formular en el capítulo concerniente a la vía arbitral un régimen paralelo al del capítulo concerniente a la vía judicial, a fin de evitar que se tratara de soslayar el régimen previsto para la vía judicial, valiéndose para dicho fin de la cláusula compromisoria, lo que favorecería a los propietarios de la carga. Respecto del apartado b) del párrafo 4, actualmente entre corchetes, se propuso que se obrara con él al igual que se hizo con el mismo texto en el artículo 70 2) b), es decir, que se retuviera dicho texto sin corchetes. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con esa propuesta.

209. Se sugirió que el apartado b) del párrafo 4 debería ser únicamente aplicable a los documentos de transporte negociables, ya fueran tradicionales o electrónicos, dado que esos documentos debían ser fidedignos. Se propuso que se retocara ligeramente su texto a fin de que resultara evidente que lo en él dispuesto no era aplicable a los documentos de transporte no negociables, ya fueran tradicionales o electrónicos. Esa sugerencia no fue adoptada por el Grupo de Trabajo.

210. Se expresó el parecer de que la remisión que se hacía a la “ley aplicable” en el apartado d) del párrafo 4 resultaba demasiado vaga, por lo que procedería precisar algo más cuál sería la ley aplicable, obrándose así en aras de una mayor uniformidad en la aplicación del régimen del futuro convenio. Se dijo que una solución sería que se volviera a hacer referencia al “pacto de arbitraje”, conforme se hacía en versiones anteriores de este texto. Se respondió a dicha propuesta que, tras haber consultado con numerosos expertos en el campo del derecho marítimo y del arbitraje comercial, la Secretaría había llegado a la conclusión de que sería preferible que en el apartado d) del párrafo 4 se remitiera únicamente en términos generales a la “ley aplicable”, sin precisión adicional alguna. El derecho interno no resolvía con uniformidad la cuestión de saber cuál era la ley aplicable a la hora de determinar si el pacto de arbitraje sería o no vinculante para todo tercero que no fuera parte original en el contrato en el que figurara ese pacto. En algunos ordenamientos este punto sería considerado como de derecho procesal, mientras que en otros se consideraría como una cuestión de derecho sustantivo que debía ser resuelta con arreglo a la normativa interna de los contratos. Cabía por ello que se dieran respuestas distintas, según cuál fuera el foro que hubiera de entender de esta cuestión, por ejemplo, en el caso de que se presentara una demanda de anulación de un laudo arbitral o de reconocimiento y ejecución de un laudo extranjero. Se explicó que, a la luz de estas consideraciones, la armonización del régimen del convenio sobre un punto que trascendía de los límites del derecho marítimo suscitaba demasiadas dificultades, por lo que se optó por retener la noción más flexible de “ley aplicable”.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 78

211. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que resultaba aceptable el texto del artículo 78, en A/CN.9/WG.III/WP.81, a reserva de que se retuviera, sin corchetes, el texto del apartado b) del párrafo 4.

Proyecto de artículo 79. El pacto de arbitraje en el transporte no regular

212. Se sugirió que cuando el artículo 79 1) hiciera remisión al “artículo 7”, debería examinarse si no convendría hacer también remisión al “párrafo 2 del artículo 6”.

213. Se señalaron ciertas dificultades en el texto de los apartados a) y b) del párrafo 2, en A/CN.9/WG.III/WP.81. Si bien se denunció que todo el texto del párrafo 2 adolecía de puntos difíciles de comprender, el apartado a) del párrafo 2 suscitaba en particular la cuestión de cómo podría saber un demandante que las condiciones de un pacto de arbitraje eran iguales a las estipuladas en un contrato de fletamento, una vez abierto el procedimiento. Se expresaron además inquietudes respecto del apartado b) del párrafo 2 en lo concerniente a los requisitos exigibles para que un tercero quedara vinculado a lo estipulado en un pacto de arbitraje, dado que dichos requisitos tal vez no respondan a la práctica actual y a los problemas con los que de hecho se tropieza. Si bien se sugirió que se colocara el párrafo 2, en su totalidad, entre corchetes en espera de que se celebraran consultas adicionales con personal pericial, se convino en que se señalara la procedencia de volver a examinar lo dispuesto en este párrafo, por algún otro medio, tal vez mediante una nota a pie de página del texto.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 79

214. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que:

- se retuviera el texto del artículo 79 1), que figura en A/CN.9/WG.III/WP.81, examinándose la procedencia de efectuar alguna remisión al artículo 6 2); y
- se celebraran consultas posteriores acerca de la función que cumplía lo dispuesto en el artículo 79 2).

Proyecto de artículo 80. Pactos de arbitraje concertados a raíz de una controversia

215. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que el texto del artículo 80, en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Proyecto de artículo 81. Aplicabilidad del capítulo 16

216. Se recordó al Grupo de Trabajo que había decidido previamente adoptar respecto de la aplicabilidad del capítulo 16 a los Estados Contratantes un enfoque paralelo al adoptado en lo concerniente a la aplicabilidad del capítulo 15 (A/CN.9/616, párrs. 268, 272 y 273). Se recordó que la adopción de un enfoque paralelo al adoptado respecto del capítulo relativo a la vía judicial tenía por objeto evitar que se burlara, en el marco del transporte por línea regular, el derecho de todo reclamante, que fuera titular de la carga, de seleccionar el lugar donde se dirimiría toda controversia concerniente a la competencia del tribunal, valiéndose para ello de una cláusula compromisoria. El Grupo de Trabajo convino en que se retuviera la variante B del artículo 81, suprimiéndose la variante A, y que al igual que se hizo en una decisión anterior concerniente al artículo 77, se retuvieran las dos opciones presentados en la variante B del artículo 81, insertándose la conjunción “o” entre los textos de las dos opciones ofrecidas.

217. Se propuso además que la facultad de hacer remisión al capítulo 16 debería estar vinculada al requisito de que se hiciera remisión también al capítulo relativo a la vía judicial, pero se confirmó que, pese a que tal vez fuera deseable, ese enfoque no resultaba posible dada la distribución de la competencia respecto de la vía judicial y de la vía arbitral existente en el seno de una importante agrupación económica regional entre dicha agrupación y sus Estados Miembros.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 81

218. El Grupo de Trabajo convino en que:

- se retuviera la variante B del artículo 81, en A/CN.9/WG.III/WP.81, y se suprimiera la variante A; y
- se retuvieran, sin corchetes el texto de la variante B, así como los dos textos que figuraban entre corchetes en el interior de esa variante, colocándose entre el texto de una y otra opción la conjunción “o”.

Capítulo 17 - Avería gruesa

Proyecto de artículo 82. Disposiciones sobre la avería gruesa

219. Se sugirió que se examinara el texto del párrafo 2 del artículo 16 al examinar el Grupo de Trabajo el texto del artículo 82. Ahora bien, se observó que el Grupo de Trabajo había decidido, en su 19º período de sesiones, retener el párrafo 2 del artículo 16 como disposición aparte, tal vez en forma de un artículo 16 bis, y que se retuviera ese texto sin corchetes (A/CN.9/621, párrs. 60 a 62). El Grupo de Trabajo confirmó su anterior decisión a este respecto.

220. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 82 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable, por lo que debería retenerse.

Capítulo 18 - Otros convenios

Proyecto de artículo 83. Denuncia de otros convenios

221. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto del artículo 83, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se recordó al Grupo de Trabajo que el texto del párrafo 1 se había corregido con la supresión de las palabras “o bien que sea parte en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978,” (A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1, párr. 3).

222. Se expresaron reservas ante la posible falta de armonización que podría producirse a causa del requisito enunciado en el artículo 83 por el que se exige a un Estado Contratante que, al ratificar el nuevo convenio, denuncie todo convenio anterior por el que se regule el transporte internacional de mercancías por mar. A modo de explicación, se señaló que no se consideraba un problema si dos posibles Estados Contratantes habían sido partes cada uno en un distinto convenio sobre el transporte internacional de mercancías por mar, y si sólo uno de ellos ratificaba el nuevo convenio, dado que con ello no se alteraría la falta de armonía entre ambos. No obstante, cuando los dos posibles Estados Contratantes hubieran sido partes en

el mismo régimen internacional para el transporte marítimo de mercancías, y sólo uno de ellos ratificaba el nuevo convenio, sí habría un problema, pues con esa ratificación y la denuncia requerida de los convenios anteriores, se crearía de hecho una disparidad legislativa que se prestaba a que una y otra parte buscaran el régimen que más les favoreciera. Algunas delegaciones expresaron cierta inquietud a causa de ese eventual problema y se manifestó cierto interés en examinar una propuesta escrita en la que se sugería un modo de resolver el problema descrito, pero se reconoció que era una cuestión muy compleja y que, por lo tanto, debería examinarse con detenimiento. Por ejemplo, se preguntó cuál sería el efecto de la solución recomendada si se agregara a la situación hipotética un tercer Estado en el que debiera producirse un transbordo, y sólo dos de los tres Estados interesados fueran Estados Contratantes del proyecto de convenio.

223. Se respondió que sería inhabitual que un convenio permitiera a un Estado que hubiera ratificado un convenio seguir siendo parte en otro convenio que regulara la misma temática. Además, se estimó que el problema no radicaba en la situación en que un Estado denunciara el régimen anterior en el que había sido parte, sino que se trataba más bien de una cuestión de reciprocidad, y que si el Grupo de Trabajo consideraba que la reciprocidad frente a otros posibles Estados Contratantes era un problema, sería mejor tratarla en el marco de las disposiciones del proyecto de convenio relativas al ámbito de aplicación. Por ejemplo, si se buscaba la reciprocidad, cabría ajustar el artículo 5 de tal modo que tanto el lugar de recepción como el lugar de entrega tuvieran que estar situados en Estados Contratantes, y que no bastara con que sólo uno de esos lugares se encontrara en el territorio de un Estado Contratante; además, el problema no debería tratar de resolverse ateniéndose a lo dispuesto en el artículo 83. Algunas delegaciones apoyaron esa opinión y se advirtió del riesgo de que se restringiera el amplio ámbito de aplicación del proyecto de convenio, previamente acordado por el Grupo de Trabajo.

224. Además, se puso de relieve que tal vez una solución de un tenor similar a la del artículo 31 de las Reglas de Hamburgo pudiera resultar útil frente a las reservas expresadas. Se sugirió que se adoptara un enfoque análogo al que se había seguido en el párrafo 1 del artículo 31, conforme al cual se permitía a todo Estado Contratante aplazar la denuncia de convenios en los que hubiera sido parte anteriormente hasta que las Reglas de Hamburgo entraran en vigor. Se estimó que cabría regular mediante un enfoque similar al de los párrafos 1 y 4 del artículo 31 de las Reglas de Hamburgo todo problema que se planteara para determinar qué reglas serían aplicables en caso de que un Estado hubiera ratificado el proyecto de convenio y hubiera denunciado convenios en los que hubiera sido parte anteriormente. Otra posible solución del problema de las reservas suscitadas a causa de una posible falta de armonía a raíz de que un Estado Contratante ratificara el proyecto de convenio y de que denunciara los convenios en que hubiera sido parte anteriormente consistiría en que, conforme al proyecto de artículo 97, se exigiera el acuerdo (adhesión, etc.) de un mayor número de Estados para que el proyecto de convenio pudiera entrar en vigor.

225. En relación con el mismo tema, se objetó que podría crearse un vacío jurídico cuando un Estado ratificara el proyecto de convenio y denunciara, de conformidad con el artículo 83, todo otro convenio en el que hubiera sido parte, pero efectuara esa denuncia cuando el proyecto de convenio aún no hubiera entrado en vigor. Se opinó que la regla enunciada en el párrafo 3 no parecía aclarar suficientemente ese

supuesto. Ahora bien, se observó que se trataba de una cuestión normativa sobre la que el Grupo de Trabajo debía adoptar una decisión. Mientras que en el proyecto de convenio se había adoptado al respecto el criterio de que debería incumbir a los Estados decidir la mejor forma de lograr una transición sin tropiezos en lo que se refiere a los convenios anteriores, en las Reglas de Hamburgo se había adoptado otro enfoque al establecer reglas explícitas a este respecto a las que los Estados debían atenerse.

226. Una delegación estimó que el enunciado del texto resolvía el problema de todo vacío jurídico que pudiera percibirse de la misma manera en que se había resuelto en la práctica este problema con respecto a algunos otros convenios, es decir, dejando al arbitrio del Estado la decisión sobre la manera óptima de evitar un vacío jurídico en su transición de un régimen jurídico internacional a otro, si bien en el texto se mantenía con razón la regla por la que se exigía que, al ratificar un nuevo convenio, se denunciaran anteriores convenios. No obstante, hubo delegaciones que se sumaron a la opinión de que debería estudiarse el procedimiento más explícito que se preveía en el artículo 31 de las Reglas de Hamburgo, y de que convendría incorporarlo al texto de este proyecto de convenio, ya que así los Estados dispondrían de una regla clara con la que ya tenían cierta experiencia. Una cuestión tratada en el párrafo 4 del artículo 31 de las Reglas de Hamburgo que no se había regulado de forma totalmente satisfactoria era el hecho de que se permitía a los Estados Contratantes postergar la denuncia de convenios anteriores hasta un período máximo de cinco años a contar a partir de la fecha de entrada en vigor del nuevo convenio. Se sostuvo que en el proyecto de convenio no debería permitirse la posibilidad de aplazar durante tanto tiempo la denuncia de un convenio anterior.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 83

227. El Grupo de Trabajo acordó que:

- la Secretaría revisara el texto del artículo 83 con objeto de adoptar un criterio similar al enunciado en el párrafo 1 del artículo 31 de las Reglas de Hamburgo.

Proyecto de artículo 84. Convenios internacionales aplicables al transporte aéreo de mercancías

228. Se expresó la inquietud de que tal vez surgieran conflictos entre el régimen del futuro convenio y los de otros convenios de transporte unimodal que no estuvieran previstos por el artículo 84, dado que dicha disposición se ocupaba únicamente de evitar eventuales conflictos entre el régimen del convenio y los de otros convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por vía aérea. Se sugirió, que en la medida en que ciertos convenios, como el CMR o el “CIM-COTIF”, tenían igualmente una cierta dimensión multimodal, procedería que dichos convenios fueran también contemplados en el artículo 84, a fin de prevenir todo conflicto eventual. Se sugirió que, a fin de remediar dicho problema, procedería reformular el texto del artículo 84 como sigue:

“Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá que un Estado Contratante aplique al contrato de transporte el régimen de algún otro convenio internacional concerniente al transporte de mercancías, cuando el

régimen de dicho convenio sea aplicable, a tenor de su propio texto, a diversos modos de transporte.”

229. Si bien dicha propuesta obtuvo cierto apoyo, fue también objeto de firme oposición. Se recordó, además, al Grupo de Trabajo que en sus períodos de sesiones 18° y 19° (A/CN.9/616, párrs. 225, 234 y 235, y A/CN.9/621, párrs. 204 a 206), había decidido que se insertara una disposición formulada en términos semejantes a los del artículo 84, que fuera únicamente aplicable a los convenios internacionales relativos al transporte de mercancías por vía aérea, razón por la cual había dado su aprobación al texto actual del artículo 84. Se observó que el Grupo de Trabajo examinó las inquietudes expresadas en el anterior párrafo 228 en sus pasados períodos de sesiones, y que había decidido que se insertara un texto formulado en términos como los del artículo 84 actual que fuera únicamente aplicable a los convenios internacionales relativos al transporte de mercancías por vía aérea. Se recordó que se limitó el alcance de esta disposición a dichos convenios por estimarse que su ámbito de aplicación expansivo hacía prácticamente inevitable que se produjera un conflicto entre esos convenios y el régimen del futuro convenio. Se observó además que cabía prever que el artículo 84 fuera raras veces aplicado, ya que no era frecuente que un contrato de transporte multimodal combinara un tramo marítimo con un tramo aéreo. Dicha decisión anteriormente adoptada por el Grupo de Trabajo obtuvo nuevas muestras de apoyo.

230. Pese al amplio apoyo expresado en favor del texto actual del artículo 84, se observó que existía un área sumamente específica de la operación de transporte que pudiera dar lugar a conflictos entre el futuro convenio y el régimen del CMR y del CIM-COTIF. Se expresó particular inquietud respecto del transporte por transbordador y, en particular, respecto de la situación que se daría en el caso de que las mercancías transportadas por carretera o por ferrocarril siguieran viajando a bordo del vehículo o del vagón de ferrocarril durante la travesía efectuada en transbordador. Se dijo que se debería prever en el proyecto de convenio la forma de evitar, en dicho supuesto que su régimen entrara en conflicto con el régimen del CMR o del CIM-COTIF, a fin de que los Estados Parte en dichos instrumentos no tuvieran que temer eventuales conflictos entre convenios, pero que no procedía que se formulara ninguna excepción respecto del transporte unimodal en cuanto tal. Si bien se expresaron dudas acerca de la eventualidad de que se produjeran conflictos al respecto en el marco de una travesía en transbordador, el Grupo de Trabajo se mostró dispuesto a examinar posibles soluciones, que se presentaran por escrito, en lo concerniente al riesgo de que se diera ese eventual conflicto con los convenios de transporte unimodal. Se observó además que se habían expresado inquietudes respecto del régimen aplicable al transporte por transbordador, en el marco del proyecto de convenio, en anteriores períodos de sesiones (A/CN.9/526, párrs. 222 a 224 y A/CN.9/621, párrs. 137 y 138, y párrs. 144 a 145), sin que se hubiera propuesto, en esas ocasiones, ninguna solución. Se sugirió además que de abordarse esta cuestión en el Grupo de Trabajo, procedería tal vez hacerlo en el contexto del artículo 26, o en las disposiciones relativas al ámbito de aplicación del capítulo 2, y no en el marco del artículo 84.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 84

231. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que:

- se retuviera, en su forma actual, el texto del artículo 84 en A/CN.9/WG.III/WP.81; y
- se examinara, en el Grupo de Trabajo, toda propuesta escrita que se presentara para resolver ciertos supuestos especiales de conflicto, que pudieran darse con los convenios de transporte unimodal, pero sin introducir grandes cambios en el texto del artículo 84.

Examen ulterior del proyecto de artículo 84; cuestiones relacionadas con el conflicto de convenios

232. Al mostrarse el Grupo de Trabajo dispuesto a examinar propuestas para un texto encaminado a resolver las posibles cuestiones relacionadas con un conflicto entre el proyecto de convenio y los convenios unimodales ya existentes, que habían sido planteadas anteriormente durante el período de sesiones (párr. 228 a 231 *supra*), se le presentaron por escrito las dos propuestas siguientes:

“Artículo 5, párrafo 1 bis

A pesar de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, cuando las mercancías siendo transportadas por ferrocarril o por carretera con arreglo a un convenio internacional, pero hayan de viajar un tramo del trayecto por mar, no se aplicará el presente Convenio, siempre y cuando durante la travesía las mercancías permanezcan cargadas en el vagón o vehículo que las transportaba.”

“Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá que un Estado Contratante aplique las disposiciones de cualquiera de los siguientes convenios que esté en vigor en la fecha en que el presente Convenio entre en vigor:

- a) Todo convenio que regule el transporte aéreo de mercancías, en la medida en que el régimen de ese convenio sea aplicable, a tenor de su propio texto, al transporte de mercancías por distintos modos de transporte;
- b) Todo convenio que regule el transporte terrestre de mercancías, en la medida en que el régimen de ese convenio sea aplicable, a tenor de su propio texto, al transporte por buque de vehículos de transporte terrestre; o
- c) Todo convenio que regule el transporte de mercancías por vías de navegación interior, en la medida en que el régimen de ese convenio internacional sea aplicable, a tenor de su propio texto, al transporte, sin trasbordo, tanto por vías de navegación interior como por mar.”

233. A título de explicación se señaló que en la primera propuesta se había adoptado el criterio de limitar en leve medida el ámbito de aplicación del proyecto de convenio, mediante la adición de un párrafo 1 bis, el cual se había centrado en la cuestión, en el marco del CMR y el CIM-COTIF, relativa al transporte en un trasbordador de vagones de ferrocarril y camiones en los cuales las mercancías

permanecían cargadas durante el transporte. En contraste, la segunda propuesta se había centrado en un conflicto de convenios, en el marco de un enfoque que ampliaba el ámbito de aplicación de la disposición ya existente acerca del transporte aéreo en el proyecto de artículo 84, y que también se refería a las posibles fuentes de conflicto con el CMR y el CIM-COTIF, así como con el Convenio relativo al contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interior. Se explicó que, en ambos casos, las propuestas sólo tenían por finalidad eliminar un conflicto sumamente limitado e inevitable entre los convenios de transporte unimodal pertinentes y el proyecto de convenio.

234. El Grupo de Trabajo expresó su apoyo a los esfuerzos para encontrar una solución a la cuestión, de alcance sumamente limitado, del posible conflicto de leyes que se describía en las propuestas presentadas. Se expresó una leve preferencia por el enfoque del problema adoptado en la segunda propuesta contenida en el párrafo 232 *supra*, aunque se consideró que el párrafo a) del citado proyecto de artículo requería cierto ajuste, y que el párrafo b) estaba redactado en términos algún tanto amplios. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiara ambos enfoques, y que preparara un proyecto de texto en consonancia con las propuestas encaminado a atender las preocupaciones que se habían expresado en ellas. A título de aclaración ulterior, y en respuesta a una pregunta, se señaló que la primera propuesta contenida en el párrafo 232 *supra* preveía que el proyecto de convenio regularía las relaciones entre el porteador por carretera y la empresa explotadora del trasbordador.

235. Se expresó la opinión de que podía aplicarse un tercer enfoque para evitar incluso los conflictos limitados de convenios, como el adoptado en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (“Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa”), en cuyo artículo 3 2) se excluían los contratos en los que la “parte principal” de las obligaciones consistiera en suministrar mano de obra o prestar otros servicios. Se indicó que podría utilizarse una metodología análoga en el proyecto de convenio a fin de excluir el transporte en el cual el tramo principal no fuera marítimo. El Grupo de Trabajo no aceptó esa sugerencia.

Conclusiones del Grupo de Trabajo en lo concerniente a las propuestas sobre el proyecto de artículo 84, relativas a las cuestiones de conflicto de convenios

236. El Grupo de Trabajo acordó que se buscara una solución para la cuestión de alcance sumamente limitado relativa al posible conflicto de leyes, que esbozaba en las propuestas contenidas en el párrafo 232 *supra*, y pidió a la Secretaría que preparara un borrador basado en las propuestas presentadas.

Proyecto de artículo 85. Limitación global de la responsabilidad

237. Se observó que tal vez se había formulado el texto del artículo 85 en términos demasiado restrictivos, que procedería aclarar. Se propuso, en particular, insertar el texto “o de embarcaciones de navegación interna” a continuación de “aplicable a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques”, suprimiéndose al final del artículo el texto “o a la limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo”. La mayoría de las delegaciones expresaron su apoyo a la primera de estas dos propuestas, pero observaron que convendría buscar algún término que fuera aplicable a toda embarcación utilizada en el transporte marítimo o

por vías de navegación interior. Respecto de la segunda de estas propuestas, se cuestionó la necesidad de que se suprimiera el final de esta oración, y se sugirió que se retuviera dicho texto. Se recordó al Grupo de Trabajo que se había insertado el texto “o a la limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo” a fin de reflejar el lenguaje utilizado en el Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 1976, y de su Protocolo de 1996. Se sugirió, por ello, que no procedía suprimir dicho texto a la ligera.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 85

238. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que:

- se buscara alguna fórmula o término que fuera aplicable a todas las embarcaciones objeto de esta disposición; y en que
- la Secretaría se ocupara de examinar estas cuestiones y sugiriera, de estimarlo oportuno, cualquier enmienda del texto que reflejara mejor lo dispuesto en los convenios eventualmente aplicables, y en que examinara además la necesidad de retener en este artículo el texto final “o a la limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo”.

Proyecto de artículo 86. Otra normativa aplicable al transporte de pasajeros y de su equipaje

Observaciones generales

239. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto del artículo 86 contenido en el documento A/CN.9/WG.III/WP.81. Se recordó al Grupo su interpretación de que el proyecto de convenio no se debería aplicar al equipaje de los pasajeros. Se señaló, no obstante, que el artículo 86 se había formulado en términos demasiado restrictivos. En su forma actual, dicho artículo podría implicar que un porteador podría incurrir en responsabilidad con arreglo a este proyecto de convenio en tanto no fuese al mismo tiempo responsable en virtud de algún convenio o norma de derecho interno aplicable al transporte de pasajeros y de su equipaje. Para responder a este reparo, se sugirió sustituir la frase “del cual deba responder el porteador en virtud de” por “que esté regulada por”.

240. Otra propuesta fue la de excluir expresamente el equipaje de los pasajeros de la definición de “mercancías” que figura en el párrafo 25 del artículo 1, para que quede claro el ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Ahora bien, se señaló que excluir el equipaje de los pasajeros de las definiciones del proyecto de convenio significaría excluir completamente del proyecto dicho equipaje. El resultado sería en esencia diferente de excluir tan sólo la responsabilidad del porteador con respecto al equipaje de los pasajeros que en cambio esté amparado por una norma de derecho interno u otro convenio internacional. Según este último criterio, podrían darse casos en que persistiera aún la aplicación del proyecto de convenio al equipaje de los pasajeros.

241. En el Grupo de Trabajo hubo sólido acuerdo en que se indicase en el proyecto de convenio que éste no se aplicaba al equipaje de los pasajeros. Tal exclusión no debía ser sólo aplicable a la responsabilidad del porteador, pues el tratamiento de los documentos de transporte y el derecho de control indicaba claramente que el

proyecto de convenio se centraba en los envíos de mercancías y no en el equipaje de los pasajeros. Si la manera más acertada de efectuar tal exclusión sería introducir enmiendas en la definición de mercancías del párrafo 25 del artículo 1, o ampliar el alcance del artículo 86 era asunto que el Grupo de Trabajo podía examinar más adelante tomando como base las recomendaciones que formule la Secretaría tras estudiar las consecuencias de las opciones existentes.

242. Se señaló asimismo que también sería necesario modificar el título del artículo 86 de forma que reflejara fielmente el entendimiento del Grupo de Trabajo con respecto al alcance de la disposición, pues la redacción actual podía implicar que el proyecto de convenio se aplicaba a las pérdidas o las lesiones personales de los pasajeros.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 86

243. El Grupo de Trabajo convino en que la Secretaría estudiara las posibles maneras de resolver la cuestión del equipaje de los pasajeros y sugiriera enmiendas al texto del artículo 86 por las que se lo excluyera de la definición o se modificara el texto y el título del artículo.

Proyecto de artículo 87. Otra normativa aplicable a los daños causados por un accidente nuclear

244. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto del artículo 87 en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se observó que el artículo 87 suscitaba los mismos problemas que el artículo 86 porque la parte introductoria contenía una expresión de alcance similar que decía “si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño”. Se expresó amplio apoyo a abordar ese reparo con el mismo criterio que se adopte respecto al artículo 86. Se señaló que el proyecto de convenio debe dejar claro que la responsabilidad por daños causados por un accidente nuclear queda fuera de su ámbito de aplicación.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 87

245. El Grupo de Trabajo acordó que la Secretaría introdujera las enmiendas necesarias en el texto del artículo 87 siguiendo el mismo criterio que el adoptado para el artículo 86.

Capítulo 20 - Disposiciones finales

Proyecto de artículo 91. Depositario

246. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 91 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable y debía mantenerse.

Proyecto de artículo 92. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión

247. El Grupo de Trabajo pasó a examinar el texto del artículo 92 en A/CN.9/WG.III/WP.81.

248. Se informó al Grupo de Trabajo de que una vez que hubiera concluido su examen del proyecto de convenio en su 25º período de sesiones, que se ha previsto

celebrar en Viena del 14 al 25 de enero de 2008, cabría esperar que el Grupo aprobase oficialmente el proyecto, que se remitiría a los gobiernos para que formularan observaciones por escrito en el primer trimestre de 2008 y se presentaran al examen de la Comisión en su 41º período de sesiones anual (Nueva York, 16 de junio a 11 de julio de 2008). Se señaló que no se formularía una recomendación de reunir una conferencia diplomática especial para el acto final de aprobación del convenio. Antes bien, se tenía el propósito de que el proyecto aprobado por la Comisión fuese presentado a la Asamblea General, a la que se pediría que aprobase el texto definitivo del convenio en su sexagésimo tercer período de sesiones anual, actuando como conferencia de plenipotenciarios, probablemente durante el último trimestre de 2008. Después, sería necesario dejar cierto margen de tiempo para que el depositario estableciera el texto original del convenio, el cual no podría probablemente abrirse a la firma antes del primer trimestre de 2009.

249. Hubo acuerdo general en que era prematuro insertar en los corchetes fechas precisas en la presente fase de las negociaciones. En respuesta a una pregunta, se señaló que el texto del párrafo 1 del artículo 92 se prestaba actualmente a que el convenio fuera abierto a la firma durante un período determinado en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York únicamente, o a que fuera abierto a la firma en una fecha dada en un lugar distinto antes del período normal de firma en la Sede de las Naciones Unidas. Esta última alternativa se ha dejado abierta de momento por si algún Estado deseara ser anfitrión de una conferencia diplomática o una ceremonia de firma.

250. En respuesta a otra pregunta, se indicó que una ceremonia de firma no tendría el carácter de conferencia diplomática, pues en ese momento el convenio ya habría sido aprobado formalmente por la Asamblea General. Sin embargo, se pediría a todo el que suscribiera el convenio en una ceremonia de firma que presentase los plenos poderes pertinentes en consonancia con la práctica seguida ante el depositario.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 92

251. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 92 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable y se completaría conforme fuera preciso.

Proyecto de artículo 93. Reservas

252. Se indicó que el texto del artículo 93 en A/CN.9/WG.III/WP.81 se había revisado para tener en cuenta la posibilidad de que se formularan reservas respecto de los capítulos 15 y 16. No obstante, como el Grupo de Trabajo había decidido adoptar un criterio facultativo de aceptación o adhesión por medio de declaraciones (párr. 202 a 205 y 216 a 218 *supra*), se propuso suprimir la frase “que no sean las expresamente autorizadas” en el artículo 93.

253. Se expresó la opinión de que el debate pendiente acerca del artículo 83, que pudiera incluir una propuesta acerca de un modelo de reserva, podía en realidad requerir el mantenimiento del texto del artículo 93 enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.81, ya que el proyecto de convenio podría quedar abierto a las reservas. Se aclaró que el enfoque previsto para resolver el problema de una posible discordancia en cuanto al artículo 83 consistía en que se hicieran declaraciones, que el proyecto de convenio permitía a tenor del artículo 94 y que no constituían una reserva.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 93

254. El Grupo de Trabajo acordó que el texto del artículo 93 se enmendara de forma que dijera: “No se podrán hacer reservas al presente Convenio”.

Proyecto de artículo 94. Procedimiento y efecto de las declaraciones

255. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto del artículo 94 en A/CN.9/WG.III/WP.81. Primero se sugirió suprimir la referencia a “modificar” o “modificación” en el párrafo 4 del artículo 94 porque las únicas declaraciones contempladas en el proyecto de convenio (las declaraciones de aceptación o adhesión facultativas del capítulo 15 sobre la vía judicial y el capítulo 16 sobre la vía arbitral) no eran, por su naturaleza, susceptibles de modificación. En respuesta se señaló, empero, que si el Grupo de Trabajo decidía en el futuro insertar una disposición que permitiese declaraciones referentes a la aplicación de la normativa interna en las circunstancias previstas en el artículo 26 (véase A/CN.9/621, párrs. 189 a 192), podían darse circunstancias en las que los Estados tuvieran que modificar sus declaraciones. Para atender a esta objeción, el Grupo de Trabajo acordó poner entre corchetes la referencia a “modificación” hasta que se adopte una decisión sobre el artículo 26 bis.

256. Se expresó la inquietud de que el texto del párrafo 4 del artículo 94 era demasiado general y podía interpretarse en el sentido de que se permitía a los Estados hacer cualquier clase de declaración. Se sugirió que el texto del párrafo 4 fuera armonizado con el del artículo 93 tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81. Algunos Estados expresaron también reparos por no estar habituados al empleo de declaraciones respecto de instrumentos de derecho internacional.

257. Se respondió que en el ámbito del derecho internacional privado y el derecho mercantil uniforme, se había convertido en práctica distinguir entre las declaraciones referentes al ámbito de aplicación, que se admitían en los instrumentos de derecho uniforme, sin estar sujetas a ningún sistema de aceptaciones y objeciones por parte de los Estados Contratantes, por un lado, y por otro, las reservas que ponían en marcha un sistema formal de aceptaciones y objeciones con arreglo a la práctica internacional en materia de tratados, como se prevé, por ejemplo, en los artículos 20 y 21 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 1969.

258. Puesto que el proyecto de convenio trataba del derecho que se aplicaría no a las relaciones mutuas entre Estados, sino a operaciones comerciales privadas, se sugirió que unas declaraciones servirían a sus fines mejor que las reservas tal como se entiende este término en la práctica relativa a los tratados internacionales. Abonaban estas conclusiones las disposiciones recientes establecidas en instrumentos de la CNUDMI, por ejemplo los artículos 25 y 26 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Garantías Independientes y Cartas de Crédito Contingente (Nueva York, 1995) y los artículos 19 y 20 de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales (Nueva York, 2005), del mismo modo que las disposiciones finales de instrumentos de derecho internacional privado elaborados por otras organizaciones internacionales, tales como los artículos 54 a 58 del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, de UNIDROIT (Ciudad del Cabo, 2001) y los artículos 21 y 22 del Convenio sobre la

ley aplicable a ciertos derechos sobre valores depositados en poder de un intermediario (La Haya, 2002) elaborada por la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado.

259. Sin embargo, en la práctica seguida por la CNUDMI y otras organizaciones internacionales como UNIDROIT y la Conferencia de La Haya, los Estados no podían presentar libremente declaraciones, que en principio sólo eran posibles cuando se permitían expresamente. Si se recurría a una declaración sin permiso explícito, sería tratada como una reserva. En consecuencia, se adujo que no había una necesidad apremiante de hacer en el proyecto de artículo 94 una referencia general en el sentido de que no se admitían más declaraciones que las permitidas expresamente, pero podía insertarse tal disposición restrictiva si el Grupo de Trabajo lo deseaba.

260. Se planteó la cuestión de si el párrafo 3 del artículo 94 implicaba que las declaraciones podían hacerse en cualquier momento, mientras que el párrafo 1 parecía admitir solamente las declaraciones efectuadas en el momento de la firma. Se aclaró que el párrafo 3 solamente preveía un procedimiento general para las declaraciones y que las disposiciones del proyecto de convenio que permitieran su uso establecerían el momento concreto de hacerlas. En particular, se recordó que el proyecto de convenio, en sus capítulos 15 y 16, permitía hacer en cualquier momento declaraciones relativas a la vía judicial y la vía arbitral.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 94

261. El Grupo de Trabajo convino en que el contenido del texto del artículo 94 enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.81 era aceptable. Sin embargo, se pidió a la Secretaría que examinara el párrafo 4 de dicho artículo para asegurarse de que el texto estuviera en consonancia con la práctica y la interpretación del derecho internacional privado.

Proyecto de artículo 95. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados

262. El Grupo de Trabajo acordó que el texto del artículo 95, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable y debía mantenerse.

Proyecto de artículo 96. Participación de organizaciones regionales de integración económica

263. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 96, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable y debía mantenerse, a reserva de que se añadiera una nota de pie de página que indicara, como ayuda al Grupo de Trabajo para seguir estudiando el proyecto de artículo, en qué instrumentos de la Comisión u otros instrumentos internacionales se había adoptado ya una disposición semejante.

Proyecto de artículo 97. Entrada en vigor

Observaciones generales

264. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto del artículo 97 en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se señaló que en su texto figuraban dos juegos de opciones entre corchetes: el plazo contado a partir de la fecha en que hubiera sido depositado el instrumento de ratificación para la entrada en vigor del convenio, y el número de

ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones o adhesiones requeridas para que el convenio entrara en vigor.

Número de ratificaciones requeridas

265. A fin de evitar toda proliferación de los regímenes internacionales aplicables al transporte marítimo de mercancías, se sugirió que en el artículo 97 se exigiera un mayor número de ratificaciones, como, por ejemplo, 30. En apoyo de esa sugerencia, se manifestó que sería más probable que un mayor número de ratificaciones redujera toda desconexión debida a la ratificación por algunos Estados Partes, pero no por todos ellos, en cualquiera de los regímenes ya existentes, como se indicaba en el párrafo 222 *supra*. Además, se hizo referencia al deseo de que el convenio tuviera el mayor alcance mundial posible, y se indicó que un mayor número de ratificaciones haría que fuera más probable ese resultado. Se expresó cierto apoyo a esa propuesta. Sin embargo, se señaló que podría tardarse largo tiempo en lograr 30 ratificaciones, y que era poco probable que el elevado número de ratificaciones requeridas impulsara a un mayor número de Estados.

266. Se observó que el número de ratificaciones requeridas para la entrada en vigor se vería afectado por el resultado final de la negociación concerniente a la solución de avenencia global relativa a los niveles de los límites de la responsabilidad del porteador (párrs. 135 y 158 *supra*), y que, por lo tanto, el Grupo de Trabajo no podía decidir aún el número definitivo de ratificaciones. Se dijo que, en todo caso, 30 ratificaciones era un requisito excesivo, y que sería preferible una cifra inferior cercana a 3 ó 5, tanto por motivos relacionados con el objetivo de que el convenio entrara en vigor rápidamente, como por el hecho de brindar a los Estados que desearan ratificar el convenio y modernizar su legislación la oportunidad de hacerlo del modo más rápido posible. Algunas delegaciones consideraban también que la rapidez de la entrada en vigor era un factor que permitiría evitar la elaboración de instrumentos de alcance regional o interno. Con todo, se expresó también preocupación ante el riesgo de que se exigiera un número sumamente bajo de notificaciones, ya que no sería ventajoso tener otro régimen más que no fuera totalmente exitoso en la esfera del transporte internacional de mercancías por mar. A ese respecto, se expresó nuevamente una opinión favorable a la adopción de la llamada cláusula de “extinción”, que estableciera que el proyecto de convenio perdería su vigencia una vez transcurrido cierto tiempo. Sin embargo, se formularon fuertes objeciones a la adopción de una cláusula de esa índole, por ser sumamente inusual en un convenio y contraria al espíritu de esos instrumentos internacionales. Se señaló que, en todo caso, un Estado podría tomar la decisión de denunciar el convenio en cualquier momento, lo cual haría innecesaria una cláusula de “extinción” si el convenio entrara en vigor con tan sólo un pequeño número de ratificaciones.

267. En respuesta a la preocupación expresada acerca del tiempo que se tardaría en lograr 30 ratificaciones del convenio, se señaló que el Convenio de Montreal exigía ese mismo número de ratificaciones y que, pese a ello, había entrado en vigor muy rápidamente. Aun así, se advirtió que no debían compararse necesariamente instrumentos que regulaban distintos modos de transporte, ya que los sectores eran sumamente diferentes en cada caso.

268. Se expresó cierto apoyo en el Grupo de Trabajo a la idea de que se exigieran 20 ratificaciones para la entrada en vigor. Se sugirió que se

complementara dicho requisito con el de que los Estados ratificantes representaran un volumen mínimo de comercio mundial, antes de la entrada en vigor, o un porcentaje mínimo de la flota de transporte marítimo mundial. Sin embargo, se consideró que sería bastante difícil calcular con precisión el cumplimiento de dicho requisito complementario.

269. Se señaló que tal vez tres o cinco ratificaciones sería un número demasiado bajo para poder lograr cierto grado de uniformidad, pero que varios otros convenios marítimos solían adoptar un promedio de 10 ratificaciones requeridas para la entrada en vigor, lo cual parecía ser una cifra óptima. Dicha cifra de 10 ratificaciones obtuvo cierto apoyo.

Plazo para la entrada en vigor

270. El Grupo de Trabajo no tenía una opinión firme en lo concerniente al plazo que debería exigirse para la entrada en vigor después de que se depositara la última ratificación requerida.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 97

271. El Grupo de Trabajo convino en que, en los párrafos 1 y 2:

- se reemplazara la palabra “[tercer]” por la palabra “[quinto]” y se mantuviera la palabra “[vigésimo]” como una segunda opción en el texto;
- se mantuvieran las dos opciones “[un año]” y “[seis meses]”, y
- el texto del artículo 97 en A/CN.9/WG.III/WP.81 era por lo demás aceptable.

Proyecto de artículo 98. Revisión y enmienda

Observaciones generales

272. El Grupo de Trabajo procedió a examinar el texto del artículo 98 en A/CN.9/WG.III/WP.81. Se tomó nota de la indicación en la nota de pie de página 255 de que los procedimientos de enmienda no eran comunes en los textos de la CNUDMI y se formuló la sugerencia de que, si fuera necesario, podría recurrirse simplemente a la práctica normal de los tratados de enmendar el texto de conformidad con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

273. Sin embargo, se señaló que podría considerarse inusual la falta de una disposición que regulara el procedimiento de enmienda, ya que, pese a la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, la práctica normal era que los convenios contuvieran disposiciones en relación con la enmienda. Se estimó que el hecho de no incluir una disposición al respecto en el presente caso podría inducir erróneamente a la conclusión de que no era posible ninguna enmienda. Se expresó apoyo al mantenimiento del proyecto de disposición.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 98

274. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 98, en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Proyecto de artículo 99. Enmienda de los límites

Observaciones generales

275. Pese a su anterior decisión de poner entre corchetes el texto del artículo 99, como parte del consenso provisional acerca de los límites de la responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio (párrs. 135 y 158 *supra*), el Grupo de Trabajo escuchó algunas observaciones técnicas acerca del texto del artículo 99 en A/CN.9/WG.III/WP.81. En particular, se sugirió reemplazar el término “Estados Contratantes”, que figuraba en el párrafo 2, por “Estados Partes”, a causa de la definición enunciada en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, y a fin de que el texto se refiriera a los Estados que estaban obligados por él y no solamente a los que lo hubiesen ratificado. En segundo lugar, se sugirió que, a fin de abreviar el plazo requerido para la tramitación del procedimiento, se suprimiera en el párrafo 6 la frase “se podrá examinar”, reemplazándola por la frase “podrá entrar en vigor”.

276. También se señaló que, en un anterior período de sesiones, se había presentado una propuesta alternativa acerca del procedimiento para la enmienda (A/CN.9/WG.III/WP.77), pero que toda observación ulterior a ese respecto se aplazaría, a la espera del resultado de la decisión sobre la suerte del artículo 99.

Conclusiones del Grupo de Trabajo relativas al proyecto de artículo 99

277. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 99 se pusiera entre corchetes (párr. 166 *supra*).

Proyecto de artículo 100. Denuncia del presente Convenio

Observaciones generales

278. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del artículo 100, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, era aceptable.

Observación adicional sobre el proyecto de artículo 89, relativo a los contratos de volumen

279. Una delegación manifestó que lamentaba que no se dispusiera de suficiente tiempo para examinar más a fondo, en el marco del programa, el artículo 89 relativo a los contratos de volumen, así como la definición de esos contratos en el párrafo 2) del artículo 1. A ese respecto, se reiteró la preocupación por el hecho de que las disposiciones del proyecto de convenio relativas a los contratos de volumen permitieran apartarse demasiado de las disposiciones de carácter imperativo del instrumento. Esa delegación formuló una reserva expresa acerca de las disposiciones sobre los contratos de volumen, y expresó el deseo de que se examinara más a fondo la cuestión, que la delegación no reconocía que hubiera sido objeto de consenso.

280. El Grupo de Trabajo tomó nota de esa declaración. Se señaló que la cuestión de los contratos de volumen se había examinado durante la tercera lectura del proyecto de convenio realizada en el último período de sesiones (A/CN.9/621, párrs. 161 a 172), y que el tema no figuraba en el programa del actual período de sesiones del Grupo de Trabajo.

III. Otras cuestiones

Planificación de la labor futura

281. El Grupo de Trabajo tomó nota de que su 21º período de sesiones se había programado para que tuviera lugar del 14 al 25 de enero de 2008 en Viena, y de que en ese período de sesiones se llevaría a cabo el examen final del proyecto de convenio, con miras a presentar a la Comisión, en su 41º período de sesiones, en 2008, un texto que hubiera sido aprobado por el Grupo de Trabajo.
