

**Asamblea General**

Distr. general
15 de abril de 2008
Español
Original: francés

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

Nueva York, 16 de junio a 3 de julio de 2008

**Proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional
de mercancías total o parcialmente marítimo****Recopilación de las observaciones formuladas por los gobiernos
y organizaciones intergubernamentales****Adición****Índice**

	<i>Página</i>
II. Recopilación de las observaciones.	2
A. Estados.	2
2. Angola, Benin, Burkina Faso, Camerún, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Malí, Mauritania, Níger, Nigeria, República Democrática del Congo, Senegal, Togo	2



II. Recopilación de las observaciones

A. Estados

2. Angola, Benin, Burkina Faso, Camerún, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Malí, Mauritania, Níger, Nigeria, República Democrática del Congo, Senegal, Togo.

[Original: francés]
[8 de abril de 2008]

Observaciones de los países de África occidental y central

1. Tras haber examinado el proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, algunos Estados africanos expresaron el deseo de formular una opinión común en defensa de sus intereses, dirigida a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Se trata de Angola, Benin, Burkina Faso, Camerún, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Malí, Mauritania, el Níger, Nigeria, la República Democrática del Congo, el Senegal y el Togo.

2. Cinco artículos han atraído especialmente nuestra atención y proponemos una modificación conforme a lo expuesto seguidamente para evitar que un obstáculo manifiesto se interponga al desarrollo de nuestro comercio marítimo.

1. Artículo 14: Obligaciones específicas

3. El artículo 14 consta de dos párrafos. El primero recoge las obligaciones tradicionales que siempre recaen en el porteador, en particular, cargar, estibar y descargar. Por lo demás, esto último se reafirma en las disposiciones pertinentes del párrafo 3 del artículo 12 del proyecto que prohíben expresamente las cláusulas en que se disponga que la recepción de las mercancías por el porteador sea posterior a la carga, y la entrega, anterior a la operación de descarga. Ello significa que la duración mínima del período de responsabilidad del porteador abarcará desde el momento inmediatamente anterior a la carga hasta el momento inmediatamente posterior a la descarga.

4. Así pues, queda claramente manifiesto que las obligaciones a que se refiere ese primer párrafo no son en absoluto "específicas" y que, por consiguiente, no es apropiado el título del artículo 14.

5. En cambio, el párrafo 2 del artículo 14 constituye una verdadera excepción al principio que se recuerda en el primer párrafo, ya que prevé obligaciones efectivamente "específicas". Sin embargo, sabiendo que según la práctica marítima internacional el contrato de transporte es un verdadero contrato de adhesión, cabe suponer que, lo previsto a título excepcional, se convierta en la norma utilizando simples cláusulas de estilo. Sea como fuere, dado que el destinatario sólo interviene después del momento de la entrega, puede verse forzado a asumir obligaciones que desconocía o cuyas condiciones no había estudiado.

6. Máxime, si se trata de un destinatario que ha importado una mercancía en el marco de un contrato de venta internacional, se habrá de reconocer que ese destinatario interviene en dos niveles y que tales ventas no se rigen por el régimen del Convenio, en el proyecto de convenio, referido únicamente al transporte. El destinatario, en su calidad de parte en el contrato de transporte, no debería verse obligado a asumir obligaciones excepcionales que se le imputen sin consulta previa. Su aceptación del contrato de transporte debería referirse únicamente a los compromisos que el cargador pueda normalmente asumir en su nombre.

7. En suma, el párrafo 2 del artículo 14 no se justifica en absoluto, por lo cual los Estados autores del presente documento piden a la Comisión que tenga a bien suprimirlo.

2. Artículo 18: Fundamento de la responsabilidad

8. El texto de este artículo se refiere al funcionamiento efectivo de la responsabilidad del porteador. Prevé un sistema compuesto de la responsabilidad, además de reintroducir excepciones que habían desaparecido del derecho positivo de la mayoría de los Estados africanos con la ratificación del Convenio de Hamburgo. Este enfoque, susceptible de agravar la situación jurídica del titular de la carga, podría provocar en la práctica el encarecimiento progresivo de las pólizas de seguro, que con seguridad repercutirá en el precio de las mercancías. Dicho efecto de bola de nieve será perjudicial en última instancia, para el consumidor final con todas las consecuencias adversas imaginables en su poder adquisitivo y, por ende, en las economías de nuestros Estados.

9. Por otra parte, no debería justificarse la reintroducción de las excepciones suprimidas hace casi un siglo, tanto más cuanto que la industria naval se ha beneficiado de prodigiosos adelantos tecnológicos que ostentan los buques de la última generación, los portacontenedores, los buques especializados en el transporte de productos peligrosos o de mercancías muy perecederas, etc.

10. Mantener, pese a todo ello, el régimen de responsabilidad del armador de un siglo atrás sería totalmente injusto para el usuario. El régimen marítimo mundial no debería basarse en tales normas tan poco propicias al equilibrio contractual.

11. Por todas las razones objetivas expuestas, cabe revisar esta lista de excepciones, que en lo esencial son injustificables en la actualidad. La supresión de ese párrafo 3 requerirá una nueva formulación del artículo 18.

12. Su nuevo texto podría formularse como sigue:

Artículo 18. Fundamento de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de la pérdida, o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4.

2. El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no le es imputable a él ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 19.

3. Cuando el porteador sea parcialmente responsable conforme a lo previsto en el presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o circunstancia del cual sea responsable con arreglo al presente artículo.

3. Artículo 38: Datos del contrato

13. En realidad, este artículo se refiere a la información que deberá contener el documento de transporte. En tal sentido, se trata de estipulaciones contractuales esenciales que deben proporcionar datos suficientes para describir las mercancías, identificar las partes interesadas en la ejecución del contrato de transporte, así como los medios para su ejecución. Claro está, conforme a su texto actual el alcance del artículo 38 es muy parcial porque no hace referencia sino a las mercancías y al porteador. No se indican los datos, en particular, sobre la entrega y el medio de transporte siendo esencial la función que cumplen en la operación.

14. En consecuencia, proponemos que se añada a la lista actual: el nombre del buque, el nombre y la dirección del destinatario, la fecha de la entrega, al menos aproximada, y los puertos de carga y de descarga.

15. A la luz de lo expuesto, el texto del artículo podría formularse en los siguientes términos:

Artículo 38. Datos del contrato

1. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 37 deberán incluir la siguiente información, conforme sea facilitada por el cargador:

- a) una descripción de las mercancías adecuada para su transporte;
- b) las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías;
- c) el número de bultos o de unidades, o la cantidad de mercancías;
- d) el peso, de ser facilitado este dato por el cargador; y
- e) el nombre y la dirección del destinatario.

2. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 37 deberán también incluir:

- a) una indicación del estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;
- b) el nombre y la dirección del porteador;
- c) el nombre del buque;
- d) el puerto de carga y de descarga;
- e) la fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, o en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o en la que se haya emitido el documento de transporte o el documento electrónico de transporte;

- f) la fecha aproximada de entrega; y
- g) si el documento de transporte es negociable, el número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.

3. A efectos del presente artículo, la fórmula “estado y condición aparentes” de las mercancías, que se emplea en el apartado a) del párrafo 2, se entenderá referida al estado y condición de las mercancías a la luz de:

- a) una inspección externa razonable de las mercancías según estén embaladas, efectuada en el momento en que el cargador las entregue al porteador o a una parte ejecutante, y
- b) cualquier inspección complementaria que el porteador o una parte ejecutante lleve a cabo antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte.

4. Artículo 65: Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones

16. El artículo 65 prohíbe estrictamente la interrupción y la suspensión del plazo para el ejercicio de acciones, con el consiguiente menoscabo de la situación jurídica de la parte que tenga derecho a una indemnización, y con un efecto práctico directo e indefectible en la actitud de las compañías de seguros, tanto más cuanto que la actual formulación supedita cualquier prórroga del plazo únicamente a la buena voluntad del porteador. Claro está, puede que en la práctica la compañía de seguros, que se subroga en los derechos de la parte asegurada, consiga dicha prórroga. Sería empero mucho más justo que ello fuese la consecuencia de hechos objetivos inherentes a los mecanismos procesales.

17. En estas circunstancias, sin modificar la calificación de la prórroga, sería más justo para los usuarios de los transportes marítimos y mejor adaptado a todos los sistemas jurídicos, suprimir el comienzo del artículo 65, hasta la palabra “pero”, inclusive.

18. El texto del artículo 65 se modificaría como sigue:

Artículo 65. Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones

La persona contra la que se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el curso de dicho plazo, prorrogarlo mediante una declaración dirigida al reclamante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado mediante una o más declaraciones equivalentes.

5. Artículo 92: Reservas

19. Con arreglo a su artículo 92, el proyecto de convenio prohíbe hacer cualquier reserva. En otros términos, los Estados sólo tienen la posibilidad de aceptar o rechazar el texto; es en cierto modo la opción del “todo o nada”. Si bien esa opción de política legislativa está animada por un motivo perfectamente comprensible puesto que se funda en la aplicación más universal posible del Convenio, en el caso presente sería preciso poder tener en cuenta otras preocupaciones. Asimismo, en el marco de un equilibrio justo entre los ordenamientos jurídicos habría que poder dar satisfacción a algunos sin que ello fuera en detrimento de los demás.

20. En efecto, el propósito del proyecto de convenio de aplicarse a las operaciones de puerta a puerta podría entrañar graves consecuencias jurídicas en numerosos países. A título de ejemplo, provocaría el agravamiento de la carga de la prueba para el reclamante de la indemnización en la mayoría de los casos, y además perjudicaría notablemente a los pequeños operadores, y en particular los auxiliares del transporte, en beneficio de los grandes grupos.

21. Se suma a esto el hecho de que el carácter “revolucionario” de las normas aplicables al “transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar”, es susceptible de plantear inextricables problemas jurídicos para su aplicación. Por lo demás, lo ha ilustrado claramente la enérgica intervención del delegado de la IRU, en noviembre de 2006, en Viena, en el marco del Grupo de Trabajo III. La formulación del artículo 27 del proyecto de convenio no contribuye a disipar las inquietudes.

22. Por todas esas razones consideramos que los Estados que no deseen que se les apliquen las reglas del futuro Convenio en relación con el transporte precedente o subsiguiente, deberían poder hacer una declaración de no aplicación en tal sentido. Aquellos que no tuvieran inconveniente alguno en aplicar dichas disposiciones ratificarían el texto sin más.

23. Por añadidura, reservas de esa naturaleza son habituales en las cuestiones marítimas. En efecto, figuran en numerosos convenios, como el Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, firmado en Atenas, el 13 de diciembre de 1974 (véase el artículo 22 titulado “Declaración de no aplicación”), y el Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, firmado en Londres, el 19 de noviembre de 1976 (véase el artículo 18, titulado “reserva”), etc.

24. El nuevo texto del artículo 92 quedaría formulado en los siguientes términos:

Artículo 92. Reservas

1. Cualquier Estado, podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, reservarse el derecho de excluir la aplicación del artículo 27 del presente Convenio y de cualesquiera disposiciones referentes al transporte precedente o subsiguiente por mar.

2. No se podrá hacer ninguna otra reserva al presente Convenio.