



Asamblea General

Distr. general
18 de abril de 2008
Español
Original: inglés

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 recibidas de gobiernos y organizaciones internacionales

Adición

Índice

	<i>Página</i>
II. Recopilación de las observaciones.....	2
A. Estados.....	2
7. República Checa.....	2
8. República de Corea.....	3



II. Recopilación de las observaciones

A. Estados

7. República Checa

[Original: inglés]
[15 de abril de 2008]

1. La República Checa celebra que haya terminado de elaborarse el proyecto de convenio sobre cuestiones relativas al transporte internacional de mercancías por vía marítima en el Grupo de Trabajo III de la CNUDMI. La República Checa prefiere que el proyecto de convenio reglamente el transporte internacional de mercancías sólo por mar y en el ámbito de las disposiciones internacionales vigentes (“puerto a puerto”).
2. Con respecto a disposiciones concretas del proyecto de convenio, la República Checa considera apropiada la disposición relativa a la responsabilidad del porteador por la pérdida de la mercancía o los daños que pudieran ocasionársele, así como por las demoras (Artículo 18). La República Checa también es partidaria de que se amplíen los plazos para iniciar acciones en comparación con los plazos previstos en las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby, así como de que se adopte un plazo de prescripción de dos años como el que se prevé en las Reglas de Hamburgo.
3. La aplicación del Capítulo 14 (Jurisdicción) y del Capítulo 15 (Arbitraje) es una especie de concesión a las Reglas de Hamburgo; no obstante, es una solución de transacción aceptable.
4. La República Checa considera útil que se hayan previsto disposiciones relativas a la utilización de registros electrónicos del transporte en los capítulos 3 y 8 como alternativa para los documentos de transporte.
5. La República Checa también apoya enérgicamente la entrada en vigor del convenio al recibirse la vigésima notificación de ratificación, lo cual le dará carácter universal. De otro modo, el convenio sólo sería la cuarta de una serie de disposiciones internacionales vigentes para el transporte internacional de mercancías por vía marítima, serie actualmente integrada por las Reglas de La Haya, La Haya-Visby y Hamburgo.

Conclusión:

6. La República Checa celebraría que el alcance del proyecto de convenio se limitara al transporte marítimo exclusivamente, de modo que el convenio se convirtiera en un solo instrumento universal que pudiera sustituir en el futuro las disposiciones vigentes que se recogen en las Reglas de La Haya, La Haya-Visby y Hamburgo.

8. República de Corea

[Original: inglés]
[18 de abril de 2008]

a) Opinión general

7. La República de Corea considera que el nuevo proyecto de convenio debería contribuir sobremedida a promover la unificación internacional del derecho marítimo y a aportar previsibilidad al sector. Apoya varias disposiciones nuevas o modificadas del proyecto que se han aprobado recientemente, como las relativas a los documentos electrónicos, los retrasos, el transporte combinado, el derecho de control y la ocultación del daño. No obstante, considera que es preciso seguir examinando y debatiendo la limitación de las cantidades (Artículo 62) y los contratos de volumen (Artículo 82).

b) Disposiciones concretas

i) Limitación de las cantidades (Artículo 62)

8. Con arreglo al proyecto de convenio, los límites de la responsabilidad del porteador por incumplimiento de sus obligaciones son 875 DEG/bulto o 3 DEG/kg, cantidad incluso superior a la que se establece en las Reglas de Hamburgo (835 DEG/bulto o 2,5 DEG/kg). En el 21º período de sesiones del Grupo de Trabajo, la República de Corea se opuso a esas cantidades, habida cuenta de que acababa de adoptar la cantidad establecida en las Reglas de La Haya-Visby mediante la revisión de la Sección de Derecho Marítimo del Código de Comercio de Corea en julio de 2007. Así pues, adoptar esas cantidades, muy superiores a la nueva cantidad adoptada en la legislación interna, quizá imponga una carga excesiva a los porteadores coreanos.

9. Además, en vista de que la evolución reciente de los métodos de embalaje, que permiten al cargador dividir la mercancía en tantos bultos como sea posible, quizá traiga aparejada una mayor responsabilidad para los porteadores, establecer límites de responsabilidad más elevados los expone a una carga injustificadamente pesada. A juicio de la República de Corea, en consecuencia, el límite propuesto es demasiado elevado, mientras que el que se establece en las Reglas de La Haya-Visby le parece suficiente a efectos comerciales.

ii) Contratos de volumen (Artículo 82)

10. Con respecto al Artículo 82, que excluye del régimen del Convenio a los contratos de volumen, la República de Corea observa con preocupación que la definición de contrato de volumen que se establece en el párrafo 2 del Artículo 1, que carece de umbral concreto para que se ejecute el contrato, es demasiado imprecisa; permite que los grandes cargadores queden eximidos con facilidad de su obligación o responsabilidad con arreglo al Convenio y no protege en medida suficiente a los pequeños cargadores.

11. Por consiguiente, la República de Corea sugiere que se detalle la definición del párrafo 2 del Artículo 1 para incluir directrices concretas de aplicación de la disposición relativa a los contratos de volumen, como un volumen mínimo de la

carga por debajo del cual no se permitan exenciones de la aplicación del Convenio, de modo que el Artículo 82 no pueda utilizarse indebidamente para eludir obligaciones o responsabilidades establecidas en el Convenio.

iii) Análisis costo-beneficio

12. La República de Corea desearía pedir a la secretaría de la CNUDMI que se lleve a cabo un análisis meticuloso de la relación costo-beneficio del proyecto de Convenio; el resultado de ese análisis podría ayudar a cada país o sector a comprender claramente las ventajas y desventajas del proyecto de Convenio desde su propio punto de vista.
