Naciones Unidas A/CN.9/658/Add.10

Asamblea General

Distr. general
21 de mayo 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 intergubernamentales*

Adición

Índice

Página

II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales 2

A. Estados 2

13. Grecia 2

* La presentación de esta nota se retrasó debido a que se recibió tardíamente.

V.08-53785 (S) 260508 260508

II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales

A. Estados

13. Grecia

[Original: inglés]
[21 de mayo de 2008]

a) Observaciones de carácter general

1. El propósito de un nuevo convenio para el transporte de mercancías total o parcialmente marítimo debería ser lograr un mayor grado de armonización y unificación del derecho mercantil internacional. La falta de uniformidad debida a la proliferación actual de convenios internacionales y leyes internas vigentes en diferentes jurisdicciones va inevitablemente en detrimento de la certeza mercantil y jurídica, que es un factor muy importante para todas las partes que intervienen en el transporte internacional de mercancías. Sin embargo, un nuevo convenio, que tenga amplia aceptación de la comunidad internacional, debería también salvaguardar el justo equilibrio de derechos y responsabilidades y, por tanto, la justa asignación de riesgos entre las partes en el contrato de transporte. En ese contexto, se atribuye particular importancia a los artículos relativos a los derechos, obligaciones y responsabilidades de los porteadores.

2. Hechas estas importantes observaciones de carácter general, Grecia quisiera formular las siguientes observaciones concretas:

b) Observaciones concretas

Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso (Capítulo 5)

3. En lo que respecta a la obligación del porteador, Grecia reitera sus reservas acerca de dos cambios importantes:

- la eliminación del error de navegación de la lista de exoneraciones del porteador, incluso en casos relacionados con error del piloto (párrafo 3 del artículo 18 3));
- la ampliación de la obligación del porteador al ejercicio de la debida diligencia en relación con el estado de navegabilidad del buque durante todo el viaje (artículo 15).

4. Debido a estos nuevos elementos, el porteador quedará sujeto a una mayor responsabilidad en virtud del nuevo convenio en comparación con la práctica internacional vigente (Reglas de La Haya-Visby), lo cual significa que habría un cambio en la asignación de riesgos entre las partes.

Límites de responsabilidad (Capítulo 12)

5. Teniendo presente que los cambios anteriores (eliminación del error de navegación de la lista de exoneraciones del porteador y ampliación de la obligación del porteador al ejercicio de la debida diligencia respecto del estado de

navegabilidad del buque) han recibido el apoyo de una gran mayoría de Estados, en las etapas iniciales de las negociaciones, Grecia podría sumarse a la mayoría de las partes contratantes, siempre que esas disposiciones concretas se tengan en cuenta durante el debate sobre los límites de la responsabilidad como parte de un acuerdo global.

6. En particular, Grecia ha declarado, en la mayoría de sus intervenciones, que no se deben aumentar los límites de responsabilidad respecto de los niveles previstos en las Reglas de La Haya-Visby (666,67 DEG por bulto o unidad o 2 DEG por kilogramo de peso) como contrapartida de la modificación anteriormente mencionada en la asignación de riesgos y responsabilidades al porteador.

7. Esta postura está también justificada por el hecho de que durante las deliberaciones celebradas en las reuniones de la CNUDMI no se han presentado pruebas que demuestren que los límites previstos en las Reglas de La Haya-Visby sean inadecuados hoy día para atender la inmensa mayoría de reclamaciones. De hecho, los límites rara vez se invocan, lo cual vendría a respaldar la percepción de que son satisfactorios. Tampoco se observa una tendencia digna de mención de los titulares de las mercancías a tratar de conculcar el derecho de los propietarios a limitar la responsabilidad. Además, en caso de que el cargador desee obviar esa limitación, cuenta con la opción de declarar el valor de las mercancías y pagar el flete ad valorem.

8. En ese contexto, Grecia está dispuesta a adoptar una actitud favorable respecto de la primera fórmula de avenencia propuesta (en octubre de 2007) respecto de la adopción de límites acordes con los de la Reglas de Hamburgo (835 DEG por bulto o unidad o 2,5 DEG por kilogramo de peso) como valor máximo, unida a la supresión de otras disposiciones discutibles respecto de un “paquete global”. Sin embargo, Grecia no puede respaldar las nuevas cifras (del párrafo 1 del artículo 61) acordadas como fórmula de transacción en el último período de sesiones (enero de 2008), que prevén límites incluso mayores a los de las Reglas de Hamburgo (875 DEG por bulto o unidad o 3 DEG por kilogramo de peso).

Jurisdicción (Capítulo 14 y Arbitraje (Capítulo 15))

9. Grecia sigue abrigando serias reservas acerca de la inclusión de esos dos capítulos en el nuevo convenio. La falta de disposiciones de esa índole en las Reglas de La Haya-Visby no ha sido óbice para su aplicación generalizada ni ha creado dificultades de principio ni en la práctica. En cambio, la inclusión de dichas disposiciones en las Reglas de Hamburgo ha ido en contra de su utilización. Hay, por consiguiente, razones de peso para dejar que las partes determinen para la solución de controversias los arreglos que más se adecúen a sus necesidades particulares. Los contratos de transporte de mercancías son esencialmente una cuestión de derecho privado y no de derecho público, que en la era moderna se celebran, virtualmente en todos los casos, entre partes con un poder de negociación similar y que casi invariablemente están aseguradas.

10. Sin embargo, se podría decidir, como solución de avenencia aceptable, que ambos capítulos fuesen completamente optativos para los Estados ratificadores. Grecia reiteraría sus reservas acerca de este criterio, que en la práctica puede debilitar la uniformidad y la certeza jurídica deseadas en el comercio internacional, incluso entre Estados contratantes del nuevo convenio.

Artículo 12. Período de responsabilidad del porteador

11. El propósito de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 12 era garantizar que el porteador no pueda sustraerse al período de responsabilidad contractual mínimo, a saber, entre el momento en que las mercancías son cargadas en el buque y el momento en que sean descargadas del buque. Sin embargo, las palabras "en el buque" o "del buque" se echan de menos en esos apartados. Su omisión podría prestarse a confusión y llevar a la interpretación de que el período obligatorio de responsabilidad del porteador se extiende más allá de ese plazo.

12. Por esas razones, Grecia propone que se inserten las palabras "en el buque" después de la palabra "carga" y las palabras "del buque" después de las palabras "descarga" en los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 12, respectivamente.

Artículo 50. Mercancías pendientes de entrega

13. De acuerdo con ese artículo, cuando las mercancías no hayan podido entregarse, el porteador podrá adoptar, por cuenta y riesgo de la persona que tenga derecho a obtener su entrega, medidas concretas para almacenar o vender o incluso disponer la destrucción de la mercancía, tras haber dado notificación al destinatario, el cargador o cualquier otra persona que tenga derecho a ella. Sin embargo, esos requisitos de notificación no cumplen con los requisitos pertinentes previstos en el párrafo b) del artículo 48 (Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido) y en el párrafo d) del artículo 49 (Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable), en los que se prevé la obligación adicional del porteador de esperar primero las instrucciones del cargador. Por consiguiente, esa cláusula concreta requiere una mayor aclaración.