



## Asamblea General

Distr. general  
15 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
3. Nueva Zelandia. ....	2
4. Dinamarca. ....	4



## **II. Recopilación de las observaciones**

### **A. Estados**

#### **3. Nueva Zelandia**

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

##### **Introducción**

1. El Gobierno de Nueva Zelandia celebra la oportunidad de formular observaciones sobre el proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo.
2. El Gobierno de Nueva Zelandia apoya el propósito del proyecto de convenio de armonizar y actualizar el derecho relativo al transporte marítimo vigente y codificarlo más detalladamente.
3. El Gobierno de Nueva Zelandia desearía formular observaciones sobre tres aspectos del proyecto de convenio, a saber:
  - a) La definición de los contratos de volumen y la posibilidad de concertar contratos al margen del régimen del Convenio;
  - b) Los límites de la responsabilidad;
  - c) El acceso a expedientes o documentos.

##### **a) La definición de los contratos de volumen y la posibilidad de concertar contratos al margen del régimen del Convenio**

4. Nueva Zelandia actualmente se rige por las Reglas de La Haya-Visby, régimen obligatorio del que no es posible apartarse al concertar un contrato. En Nueva Zelandia, el sector ha empleado un sistema armonizado durante más de cien años y no ha tenido experiencia con el sistema disgregado que entrañaría la posibilidad de concertar un contrato al margen del régimen.
5. El Gobierno de Nueva Zelandia considera que la posibilidad de excluir del Convenio los contratos de volumen no es conveniente, en primer lugar porque se opone al principio general de armonización y, en segundo lugar, porque puede exponer a la parte más débil en una negociación a un abuso de poder.
6. La definición de “contrato de volumen” que figura en el párrafo 2 del Artículo 1 es muy amplia y puede aplicarse a cargadores muy pequeños, pues concertar un contrato de volumen al margen del régimen sería posible a partir de un mínimo de dos contenedores.

##### **Armonización**

7. La posibilidad de concertar contratos al margen del régimen podría amenazar la eficacia del Convenio, pues uno de sus principales objetivos es la armonización de la responsabilidad de los porteadores en el transporte marítimo. Si se utilizan ampliamente las disposiciones relativas a la concertación de contratos al margen del

régimen, el Convenio podría traer aparejado un alto grado de incertidumbre para la legislación.

8. Las aseguradoras de Nueva Zelandia consideran que esa incertidumbre no promovería una gestión adecuada de los riesgos.

#### **Posible desequilibrio de poder en la negociación de los contratos**

9. En vista de la amplitud de la definición, el artículo 82 puede exponer a los propietarios de la carga de Nueva Zelandia a un trato opresivo por parte de los porteadores. Nueva Zelandia tiene largas rutas comerciales en las que presta servicios un número relativamente reducido de porteadores, lo cual puede fomentar el abuso de los contratos de volumen.

10. Los beneficios que la flexibilidad y la libertad de concertar contratos puedan reportar a los propietarios de la carga dependerán de sus aptitudes comerciales y de su capacidad de negociación. Definir más estrictamente un “contrato de volumen” separaría a los pequeños propietarios de la carga de los más grandes, con mayores aptitudes comerciales.

#### **Posición de Nueva Zelandia**

11. El Gobierno de Nueva Zelandia considera que el artículo 82, relativo a la posibilidad de apartarse del régimen del Convenio, debería suprimirse. No obstante, si el artículo se mantiene, el Gobierno de Nueva Zelandia es partidario de que se precise en mayor medida la definición de “contrato de volumen”.

12. La delegación de Nueva Zelandia propone la siguiente definición alternativa:

“Por “contrato de volumen” se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de un mínimo de 500 contenedores de carga, o 7.500 toneladas rentables (1 tonelada rentable equivale a 1 metro cúbico o a 1 tonelada métrica, si este último volumen fuera mayor) en una serie de 3 o más remesas en un período establecido de no menos de un año.”

#### **b) Los límites de la responsabilidad**

13. El Gobierno de Nueva Zelandia apoya los límites de la responsabilidad propuestos en el párrafo 1 del artículo 61, pero se conformaría con cualquier intervalo que entrañara un aumento moderado respecto de las Reglas de La Haya-Visby, con arreglo a las cuales opera actualmente el sector en Nueva Zelandia.

#### **c) El acceso a expedientes o documentos**

14. Históricamente, el Gobierno de Nueva Zelandia ha apoyado enérgicamente el párrafo 6 del artículo 24, que dispone el acceso a expedientes o documentos en caso de pérdida o daño cierto o presunto. Se reitera ese apoyo.

#### 4. Dinamarca

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

15. El Gobierno de Dinamarca ha apoyado sistemáticamente la labor del Grupo de Trabajo III de la CNUDMI relativa a la elaboración de un nuevo Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo.

16. En esa labor, Dinamarca ha destacado la importancia de tres condiciones fundamentales. El Convenio debería brindar verdaderas posibilidades de lograr una amplia armonización a nivel mundial. El Convenio debería reflejar las necesidades del transporte internacional moderno y, por ende, facilitar el comercio internacional. El Convenio debería promover un equilibrio justo entre los intereses de los portadores y los de los cargadores.

17. A juicio de Dinamarca, el proyecto de convenio presentado a la Comisión reúne las tres condiciones fundamentales y supondrá un gran beneficio para el transporte mundial y, en consecuencia, para el comercio mundial. Para lograrlo, los Estados participantes han demostrado gran determinación y se han mostrado dispuestos a hacer concesiones, lo cual ha permitido lograr un equilibrio general de los intereses en ese amplio instrumento. Es fundamental que ese equilibrio general no se vea alterado por la modificación de las concesiones recíprocas acordadas respecto de cuestiones concretas. El proyecto de convenio debe considerarse un todo.

18. No obstante, es preciso introducir algunas modificaciones leves de carácter técnico y algunas aclaraciones para que el Convenio refleje las decisiones adoptadas. Confiamos en que la Comisión llegará a un acuerdo sobre estas cuestiones menores.

19. En consecuencia, Dinamarca apoya enérgicamente la aprobación por la Comisión del proyecto de convenio en la forma en que se le ha presentado, sin alterar el delicado equilibrio general alcanzado merced a las diferentes concesiones acordadas durante la preparación de ese amplio instrumento.