

**Asamblea General**

Distr. general  
26 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**

	<i>Página</i>
II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales . . . . .	2
A. Estados . . . . .	2
14. Alemania . . . . .	2

---

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



## **II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales**

### **A. Estados**

#### **14. Alemania**

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

##### **a) Observaciones de carácter general**

1. El Gobierno Federal expresa su beneplácito por la labor que realiza la CNUDMI con miras a armonizar el derecho del transporte a nivel internacional. Sin embargo, Alemania lamenta que sólo se haya dispuesto de unas pocas semanas para examinar un texto tan amplio y complejo como el del proyecto de convenio que el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) de la CNUDMI aprobó en enero de 2008 e hizo llegar a los Estados Miembros a finales de febrero. No fue posible examinar en tan corto tiempo todos los detalles del proyecto de la CNUDMI. Por consiguiente, el Gobierno Federal sugiere que las deliberaciones en el seno de la Comisión continúen en 2009 si en el período de sesiones de junio de 2008 llegara a ser evidente que muchas cuestiones requieren una mayor clarificación y se puede prever que el convenio no habrá de ser ratificado por un gran número de Estados, en particular por los Estados que son parte en las Reglas de La Haya de 1924, las Reglas de Visby de 1968 o las Reglas de Hamburgo de 1978. Es preciso evitar toda decisión que pueda conducir a la ratificación del convenio únicamente por Estados que no sean parte en los instrumentos mencionados y que venga tan sólo a agregar otro régimen jurídico a los ya existentes, dado que ello significaría un revés en el empeño por promover la unificación internacional en la esfera del derecho del transporte.

2. A continuación, el Gobierno Federal expone sus opiniones acerca de algunas disposiciones del proyecto de convenio que, a su juicio, deberían mejorarse. Las observaciones no se deberán considerar de carácter exhaustivo. El Gobierno Federal se reserva el derecho de formular nuevas propuestas en el próximo período de sesiones de la CNUDMI.

##### **b) Observaciones concretas**

###### **Artículo 5 (Ámbito de aplicación general)**

3. De conformidad con el artículo 5 y el párrafo 1 del artículo 1, el convenio se aplica no sólo a los contratos de transporte marítimo, sino también a contratos de transporte marítimo y por otros modos. El Gobierno Federal desea expresar su inquietud respecto del establecimiento en el convenio de reglas especiales que se apliquen sólo a una parte de los contratos de transporte multimodal, a saber, los contratos de transporte multimodal que prevén el transporte marítimo, medida que se traduciría en la fragmentación de los regímenes relativos a los contratos de transporte multimodal.

4. Alemania tiene reservas también respecto del contenido de las disposiciones relativas a contratos de transporte multimodal que incluyen el transporte marítimo.

El proyecto de texto sugiere que, básicamente, todas las disposiciones del convenio se aplican a tales contratos de transporte multimodal. En tales casos, el artículo 27 estipula que las disposiciones de otro instrumento internacional relativo al transporte terrestre o al transporte aéreo tendrán prelación si el daño ocurre en tierra o en el aire. Sin embargo, como se indica más adelante, el artículo 27 no es satisfactorio debido a las restricciones que impone a las disposiciones de otros instrumentos internacionales. Además, el artículo 27 presupone que el porteador puede demostrar dónde ha ocurrido el daño, prueba que en muchos casos no estará en condiciones de presentar. El artículo 27 tiene, por consiguiente, escasa importancia.

5. Por ello, se debe suponer que los contratos de transporte multimodal que incluyen el transporte marítimo están amparados por las disposiciones generales del convenio. Esa conclusión no parece ser muy convincente. La comparación entre las disposiciones del proyecto de convenio y las disposiciones de otros instrumentos relativos al transporte de mercancías, tales como el CMR, las Reglas COTIF y el Convenio de Montreal, pone de manifiesto no sólo que el proyecto de convenio fue concebido casi exclusivamente para el transporte marítimo -lo cual se desprende claramente, en particular, del párrafo 3 del artículo 18 y de las exoneraciones de responsabilidad en él previstas- sino que también prevé una responsabilidad considerablemente menor del porteador en comparación con la prevista en los demás instrumentos mencionados. No se encuentra ninguna justificación en el proyecto de convenio para hacer que esas disposiciones sean aplicables no sólo a los contratos de transporte marítimo, sino también a los contratos que prevén la realización de parte del transporte por tierra.

#### **Artículo 12 (Período de responsabilidad del porteador)**

6. Con arreglo al párrafo 3, una cláusula será nula en la medida en que disponga que el momento de la recepción de las mercancías es posterior al comienzo de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte, o que el momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte. Y, a la inversa, la disposición se puede interpretar en el sentido de que es válida la cláusula que disponga la exoneración de responsabilidad del porteador durante el tiempo en que el porteador o sus empleados o agentes tengan la custodia de las mercancías, pero durante el cual las mercancías no estén situadas en el medio de transporte. Al Gobierno Federal le preocupa que se permita esa limitación de la responsabilidad del porteador. No se puede encontrar justificación alguna para apartarse de los instrumentos precedentes y estipular una norma internacionalmente vinculante que reconozca al porteador marítimo la exoneración de responsabilidad por daños ocurridos con anterioridad a la carga de las mercancías en el buque o con posterioridad a la descarga de las mercancías del buque. Y, ante todo, la disposición es problemática en vista de la introducción de la figura de la parte ejecutante marítima en el proyecto de convenio, ya que, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 20, la parte ejecutante marítima está sujeta únicamente a las responsabilidades que se imponen al porteador. Una cláusula que exonere al porteador de responsabilidad por los daños ocurridos con anterioridad a la carga de las mercancías en el buque o con posterioridad a su descarga del buque beneficiaría también a la parte ejecutante marítima. Ni el porteador ni la parte ejecutante marítima serían, por tanto, responsables, incluso cuando se cumplieran las condiciones previas indicadas en el artículo 63.

7. A fin de evitar ese resultado, Alemania propone formular el párrafo 3 del artículo 12 en los siguientes términos:

“3. Para la determinación del período de responsabilidad del porteador, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega de las mercancías, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que:

a) el momento de la recepción de las mercancías es posterior al momento en que el porteador o cualquier otra de las personas mencionadas en el artículo 19 haya efectivamente recibido las mercancías, o

b) el momento de la entrega de las mercancías es anterior al momento en que el porteador o cualquier otra de las personas mencionadas en el artículo 19 haya efectivamente entregado las mercancías.”

#### **Artículo 13 (Transporte que no sea objeto del contrato de transporte)**

8. De conformidad con el artículo 13, es posible declarar en un solo documento de transporte que el transporte es efectuado no sólo por el porteador sino también por otra persona. El significado de esta disposición no está claro. El Gobierno Federal tiene reservas fundamentales a ese respecto, en particular cuando el documento de transporte es un documento negociable. Se plantea la cuestión de si el titular del documento puede verse confrontado con una limitación de la responsabilidad acordada entre los porteadores, a los que el titular del documento puede exigir la entrega de las mercancías y a los que deberá presentarse el documento con arreglo al artículo 49 del proyecto de convenio.

#### **Artículo 20 (Responsabilidad de la parte ejecutante marítima)**

9. De conformidad con el artículo 20, la parte ejecutante marítima quedará sujeta a las mismas responsabilidades impuestas al porteador. El párrafo 7 del artículo 1 estipula que un transportista terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria. No es procedente vincular la definición al lugar en que se presta el servicio, puesto que el embalaje en condiciones de navegación también se puede llevar a cabo fuera de la zona portuaria. Además, las empresas de carga situadas en puertos marítimos prestan cada vez con mayor frecuencia servicios que no están comprendidos en las obligaciones del porteador, lo cual indica que una referencia meramente espacial podría dar pie a problemas de definición.

#### **Artículo 22 (Retraso)**

10. La formulación del artículo 22 deja deliberadamente sin resolver la cuestión de si es necesario tener en cuenta también los momentos de entrega implícitos. Mientras siga siendo imposible -como ha venido ocurriendo hasta ahora- convenir en que los acuerdos implícitos son suficientes, esta disposición debería suprimirse y la cuestión de si el porteador deberá responder, y en qué medida deberá responder, de los retrasos debería dejarse en manos del régimen jurídico aplicable en cada país.

### **Artículo 27 (Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar)**

11. La norma que el artículo 27 establece respecto del transporte multimodal estipula que, en determinadas circunstancias, el convenio no tendrá prelación sobre las disposiciones de otro instrumento si se sabe dónde ha ocurrido el daño. Esa disposición parece insuficiente. Si se conoce el lugar en el que ha ocurrido el daño, deberá regir también el régimen interno aplicable a esa etapa del transporte. Así ocurriría en todo caso si las disposiciones del proyecto relativas a la responsabilidad no son modificadas, ya que están exclusivamente concebidas para el transporte marítimo. Así se advierte en particular en el artículo 18 y en los motivos que establece para la exoneración de responsabilidad, que se estipulan en el párrafo 3. No hay razón para abstenerse de aplicar el régimen interno pertinente cuando el daño ocurre durante la porción terrestre de un transporte que abarque a la vez el transporte terrestre y el transporte marítimo, solamente porque el transporte marítimo tiene lugar después del transporte terrestre.

12. Además, la formulación “no impedirá” puede ser mal entendida, ya que podría sugerir que el artículo 27 regula un conflicto en la aplicación del convenio, eventualidad para la que se ha previsto el artículo 84 del proyecto. En lugar de la formulación anterior, el artículo 27 debería estipular que el presente convenio “no se aplica” a los casos descritos en los apartados a) a c), sino que las disposiciones de los instrumentos mencionados deberán ser aplicables en esos casos.

### **Artículo 32 (Información requerida para formular los datos del contrato)**

13. El cargador está sujeto a una responsabilidad estricta e ilimitada -y que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 81, no se podrá limitar- cuando la información proporcionada para la formulación de los datos del contrato no sea exacta (artículo 32, párrafo 2). Ese régimen de responsabilidad va en detrimento considerable e injustificable de la posición del cargador cuando se compara con las normas de responsabilidad que se han previsto respecto del porteador (artículo 61 y siguientes). Por ello, parece necesario, como mínimo, suprimir la palabra “límite” en el párrafo 2 del artículo 81 y, de esa manera, permitir a las partes en el contrato de transporte que estipulen la limitación de la responsabilidad del cargador.

### **Artículo 33 (Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas)**

14. Las observaciones formuladas acerca del artículo 32 se aplican mutatis mutandis a las normas previstas en el artículo 33 respecto de la responsabilidad del cargador por el suministro de información insuficiente cuando se trate del transporte de mercancías peligrosas.

### **Artículo 34 (Asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador)**

15. Véanse las observaciones relativas a los artículos 32 y 33. A juicio del Gobierno Federal, la disposición que impone al cargador documentario las mismas obligaciones que se aplican al cargador contractual, haciendo de esa manera al cargador documentario plenamente responsable del incumplimiento junto con el cargador, va demasiado lejos. Así se advierte claramente en la disposición relativa a la obligación del cargador con respecto a la entrega de las mercancías (artículo 28). Es importante también tener en cuenta que esta disposición crearía una considerable

necesidad de asesoramiento legal a las empresas logísticas y de transporte, ya que tendrían que informar a su cliente de las consecuencias jurídicas de esa disposición, en particular de la responsabilidad ilimitada y solidaria.

#### **Artículo 36 (Extinción de la responsabilidad del cargador)**

16. La norma fijada en el artículo 36 respecto de la responsabilidad obligatoria del cargador reduce en forma irrazonable sus derechos. Esa disposición debería suprimirse sin remplazarla.

#### **Artículo 40 (Firma)**

17. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 40, todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe en su nombre. Esa disposición no establece requisitos concretos respecto de la firma electrónica. No queda claro si, en el marco del ordenamiento jurídico interno, se pueden establecer requisitos más concretos respecto de la firma electrónica a tenor del artículo 40. En interés de la certidumbre jurídica, el Gobierno Federal sugiere que se haga una aclaración a tal efecto a fin de indicar que esa posibilidad existe.

#### **Artículo 45 (Obligación de aceptar la entrega)**

18. De conformidad con el artículo 45, el destinatario tiene la obligación de aceptar las mercancías. Según la formulación de esa disposición, la norma también se aplica a casos en que las mercancías hayan al parecer sufrido daños o en que el destinatario no exija la entrega. Esa disposición parece ir demasiado lejos. El destinatario debería estar obligado a aceptar las mercancías sólo si se exigió la entrega.

#### **Artículo 61 (Límites de responsabilidad)**

19. De conformidad con el artículo 61, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al convenio, con excepción del retraso en la entrega, estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías. Esa norma es diferente de la de otros instrumentos sobre derecho del transporte, ya que la cantidad total para la limitación de la responsabilidad del porteador no sólo se aplica a las mercancías perdidas o averiadas, sino también, por ejemplo, a los casos en que el porteador no proporcione los medios de transporte, incumpla la obligación de proporcionar la información solicitada en el artículo 29 o suministre información inexacta en el documento de transporte. El Gobierno Federal abriga considerables reservas respecto de esa ampliación de la limitación de la responsabilidad. Esta preocupación es también particularmente válida a la luz de la responsabilidad obligatoria e ilimitada del cargador en casos comparables.

#### **Artículo 81 (Disposiciones generales)**

20. De conformidad con el párrafo 2 de ese artículo, toda cláusula del contrato será nula en la medida en que excluya o limite las obligaciones y la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora o del cargador documentario. El Gobierno Federal no ve la necesidad de una disposición tan amplia. Esta

observación es particularmente cierta en vista de que el proyecto de convenio no prevé ningún límite de responsabilidad respecto de esas partes, pero sí respecto del porteador. Es necesario que las partes en el contrato de transporte tengan derecho, como mínimo, a limitar la responsabilidad del cargador y a que la responsabilidad de las partes se equipare a la del cargador.

**Artículo 82 (Normas especiales relativas a los contratos de volumen)**

21. Las normas que prevén la libertad contractual en los contratos de volumen están vinculadas a la definición dada en el párrafo 2 del artículo 1. Esa definición es muy vaga. En vista del ámbito de aplicación del artículo 82, parece aconsejable que la definición sea más precisa.

**Artículo 84 (Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte)**

22. En el artículo 84 sólo se da prelación a los convenios que fueron formulados para el transporte unimodal de mercancías por tierra, por vías navegables interiores o por aire y que ya estén vigentes en el momento en que el convenio en examen entre en vigor. La restricción de la disposición a los convenios vigentes es demasiado estricta. En su lugar, se requiere una disposición que dé prelación a futuros protocolos de enmienda de los convenios vigentes, a nuevos convenios sobre el transporte de mercancías por tierra, por vías navegables interiores y por aire y a los convenios relativos a contratos de transporte multimodal. Puesto que las disposiciones del proyecto de convenio han sido principalmente concebidas para el transporte marítimo, es aconsejable dejar margen para el desarrollo ulterior del derecho con respecto a otros modos de transporte.

---