



Asamblea General

Distr. limitada
14 de febrero de 2007
Español
Original: francés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
19º período de sesiones
Nueva York, 16 a 27 de abril de 2007

Derecho del transporte: preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

Posición adoptada por el Consejo de Cargadores Europeos (European Shippers' Council) y presentada al Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) de la CNUDMI

Nota de la Secretaría

En preparación del 19º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Consejo de Cargadores Europeos presentó a la Secretaría el documento que se adjunta como anexo y que contiene sus observaciones y propuestas relativas a las disposiciones del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías que se preveía examinar durante el período de sesiones.

El documento que figura en el anexo adjunto se reproduce en la forma en que fue recibido por la Secretaría.



Anexo

Introducción

1. En relación con la labor realizada en el 18º período de sesiones, que tuvo lugar en Viena, el Consejo de Cargadores Europeos desea presentar los análisis que ha realizado de las cuestiones que simplemente se examinaron pero que no fueron resueltas por consenso, en previsión del 19º período de sesiones, que se celebrará en Nueva York en 2007.
2. Las posiciones adoptadas que se enuncian más abajo se basan en las deliberaciones mantenidas en Viena y en un documento principal, A/CN.9/WG.III/WP.64, junto con otras labores concretas de las delegaciones oficiales, dado que hasta la fecha no conocemos la versión unificada del texto tal como quedó después de la segunda lectura ni contamos con el programa para el período de sesiones de Nueva York.

Limitación de la responsabilidad

Artículo 64

3. El Consejo desea que en la determinación del método de cálculo del límite de responsabilidad se tenga en cuenta el valor efectivo de las mercancías transportadas por mar. Más que referirse dogmáticamente a sistemas anteriores, parece preferible tomar en consideración un valor que sea representativo de las corrientes actuales de carga y utilizar como base corrientes de alto valor (como la del comercio de Asia con el resto del mundo).
4. El Consejo desconfía de la aparente extensión del ámbito de aplicación de las limitaciones de la responsabilidad en relación con las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo.
5. El Consejo apoya la variante A del párrafo 2 del artículo 64, que aplica automáticamente la limitación que resulta más favorable para el cargador.

Artículo 65

6. Si bien acoge con satisfacción el hecho de que todavía se mantiene el principio de la responsabilidad por demora imputable al porteador, el Consejo señala que el método de cálculo que preveían algunas delegaciones en el 18º período de sesiones en Viena aún se basa en el monto del flete.
7. El Consejo señala de nuevo que este criterio, que era relevante en la época de la negociación de las Reglas de Hamburgo, en el decenio de 1970, cuando las tasas de flete eran altas (por ejemplo, la tasa de 2.000 a 2.500 dólares de los Estados Unidos aplicable por la Conferencia del Lejano Oriente sobre Fletes por un contenedor de 20 pies cargado con acero), ya ha perdido importancia debido a la volatilidad de las tasas, que han caído a muy bajos niveles a causa de la competencia (por ejemplo, el flete medio de todos los tipos (FAK) de 150 a 200 dólares de los Estados Unidos por un contenedor de 20 pies para el sector Europa/Asia). El Consejo recomienda que se abandone un sistema cuya única justificación es la tradición y propugna que se recurra en el futuro a un criterio moderno.

8. El Consejo propone que las reglas de limitación de la responsabilidad aplicables a ambas partes en el contrato de transporte sean unificadas:

- Ya sea mediante la aplicación de una regla general, como la enunciada en el artículo 64,
- O mediante el principio de la compensación por las pérdidas efectivas, limitándolo a una determinada suma que sea efectivamente asegurable en el caso de los más pequeños operadores.

En el contexto de esto último, opinamos que no se justifica la suma de 500.000 Derechos Especiales de Giro (DEG), que un grupo de consenso, dirigido por la delegación de Suecia, propuso en una reunión del 18° período de sesiones, durante el examen de la responsabilidad del cargador por demora. Estimamos que una suma del orden de 80.000 a 100.000 DEG sería más realista. Esa suma representaría el límite de responsabilidad de un porteador cuya demora diera lugar a una pérdida probada y el límite de responsabilidad de un cargador cuya falta causara la pérdida.

9. No obstante, sin perjuicio de lo que antecede, en caso de que las delegaciones adoptaran por consenso un método de cálculo basado en el importe del flete, la elección de un multiplicador que fuera inferior al que ya existe en las Reglas de Hamburgo (2,5 veces el flete pagadero) sería un paso atrás inaceptable para los cargadores que se beneficiaban del convenio más reciente.

10. En el último período de sesiones, celebrado en Viena, un grupo oficioso propuso, sobre la base del documento A/CN.9/WG.III/WP.74, un texto específicamente relacionado con la responsabilidad del cargador cuya falta haya provocado la demora. En lo esencial, la propuesta deniega al cargador la posibilidad de limitar su responsabilidad en dos casos concretos: cuando su propia falta hubiera dado lugar al daño sufrido por el buque o cuando una descripción errónea de sus mercancías hubiera causado demora o daños.

11. Únicamente en el caso muy limitado de la responsabilidad del cargador por demora cuya causa no guardara relación con una descripción errónea de las mercancías podría limitarse, y esa limitación no correspondería a la fórmula “una o X veces el flete pagadero” sino a un importe arbitrariamente fijado en 500.000 DEG.

12. Esa propuesta, que carece de fundamento jurídico, desafiaría toda regla de simetría y equilibrio entre la situación creada para el porteador y para el cargador. Así, el Consejo desea poner de relieve que la retención de tal cláusula en el convenio repercutiría negativamente en su apoyo al proyecto de instrumento e influiría en la actitud de los cargadores frente a sus respectivos gobiernos cuando se planteara la cuestión de firmar y ratificar el convenio. Convendría señalar también que el Consejo considera inaceptable que en el texto no se retenga ni la fórmula de las Reglas de La Haya-Visby (artículo IV 3)), ni la de las Reglas de Hamburgo (artículo 12), en virtud de la cual el cargador no será responsable a menos que tenga culpa.

13. No obstante, el hecho de que el Consejo rechace la propuesta redactada por el grupo oficioso no significa que, tal como han sugerido algunas delegaciones, esté abandonando su deseo de retener la cláusula relativa a la responsabilidad del porteador en caso de demora. Esa posición se ajusta a los criterios de calidad de

servicio que cabe esperar justificablemente de los proveedores de servicios de transportes que realizan operaciones de comercio mundial conforme a los principios de “justo a tiempo” y de calidad total.

14. El Consejo se niega a dejarse involucrar en una situación de compensación creada artificialmente para permitir que los porteadores anulen los logros de las Reglas de Hamburgo en lo relativo a la responsabilidad por demora.

Artículo 66

15. En aras de la coherencia en la interpretación en todos los ordenamientos jurídicos, es conveniente que se suprima la palabra “personal” de la versión inglesa, que limita los casos de responsabilidad. Este elemento restrictivo es incompatible con lo que esperan los cargadores como clientes de sus proveedores de servicios de transportes, que cada vez asumen un papel más importante en el mundo de los transportes marítimos modernos.

16. El Consejo también tiene muchos reparos en lo relativo a la aparente ampliación del ámbito de aplicación de las circunstancias, que se recomiendan en el artículo 66 sin que el porteador pierda el derecho de limitación de la responsabilidad.

Artículo 89: Otros convenios

17. El Consejo apoya el análisis efectuado por la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) y comparte las preocupaciones que esta organización expresó desde una perspectiva multimodal, cuya importancia es preciso reconocer.

18. A nuestro entender, es conveniente mantener en el texto el artículo 27 (pero suprimir el artículo 90, que es perjudicial) y mantener y modificar el artículo 89. El Consejo no se opone a un instrumento multimodal neutral de aplicación mundial, pero ante todo propugna soluciones simples que ofrezcan una buena previsibilidad. Desde este punto de vista, podría plantearse aceptar un sistema único de responsabilidad e indemnización, pero tal posición tiene sus límites y sólo es válida si en el convenio se establece una auténtica igualdad de tratamiento. En su forma actual, el instrumento se decanta muy en detrimento de los cargadores, hasta el punto de que, lamentablemente, el Consejo se siente obligado actualmente a propugnar la aplicación de convenios de transporte unimodal para los tramos no marítimos, dado que esos convenios protegen mucho más los intereses de los cargadores.

Artículos 75 y 76: Vía judicial

19. Sobre la cuestión de la designación de tribunales, el Consejo busca ante todo la previsibilidad y la simplicidad y, en consecuencia, propugna un artículo en el que se haga una enumeración concreta de lugares ordinarios para la determinación de los tribunales competentes, en particular de los que están tradicionalmente asociados a las operaciones de transporte. Sería conveniente también incluir en el texto el lugar de formación del contrato.

20. Es preferible la lista más completa posible al sistema adoptado, en el que se combinan una lista de lugares y una total libertad de elección.

21. Esa libertad de elección de la jurisdicción o competencia fomenta la elección del foro más conveniente, que podría dar lugar a la designación de lugares de jurisdicción que no figuraran en la lista de los lugares propuestos y que incluso permitieran la designación de un tribunal situado en un país que no se hubiera adherido al convenio.
22. En opinión del Consejo, la autonomía contractual (véase más abajo) otorgada a las partes contratantes debería limitarse a la posibilidad de elegir mediante acuerdo una base de jurisdicción de entre las que figuran en la lista de los párrafos a), b) y c) del artículo 75.
23. Los criterios enunciados en los párrafos a), b) y c) del artículo 76 que permiten apartarse totalmente de los mencionados párrafos del artículo 75 no son suficientes para justificar tal exclusión. La definición del contrato de volumen, en el que se basa el derecho a apartarse de las disposiciones del instrumento, es demasiado general. Sólo reforzando sustancialmente los criterios de definición del contrato de volumen sería posible justificar tan amplia exclusión.
24. El Consejo subraya también la necesidad de proteger al consignatario. Desde esta perspectiva, el párrafo 3 del artículo 76 no ofrece las salvaguardias convenientes. Sería necesario agregar al párrafo 3 una cláusula que prevea la aceptación expresa de la elección del foro por el consignatario; sin tal aceptación el consignatario tendría derecho a imponer, a su elección, uno de los lugares enumerados en el artículo 75.
25. También en aras de la previsibilidad, las reglas para la designación de los tribunales competentes que se enunciaran en el convenio deberían ser vinculantes para todos los Estados signatarios. Un convenio que permita un sistema de adhesión o de exclusión (“opt-in” y “opt-out”) (párrafo 4 del artículo 76) complicará innecesariamente su aplicación. Por consiguiente, el Consejo no apoya las disposiciones incluidas o sugeridas por delegaciones durante las deliberaciones sobre el párrafo 4 del artículo 76 en el 18º período de sesiones.
26. El Consejo observa que no se hace mención de ningún procedimiento judicial contra el cargador. En aras del equilibrio y de la reciprocidad, convendría especificar ese punto.

Observaciones sobre la autonomía contractual

27. El Consejo recuerda las extremas reservas que se le pidió que hiciera en su anterior toma de posición (A/CN.9/WG.III/WP.64) en relación con las tomas de posición de algunas delegaciones en favor de la libertad total de contratación, que sería perjudicial para los pequeños y medianos cargadores. Su posición sobre los artículos 75 y 76 refuerza sus reservas acerca de la autonomía contractual basada únicamente en una definición insuficiente del contrato de volumen. Conviene señalar que las Reglas de La Haya y las Reglas de Hamburgo permiten una amplia autonomía contractual al tiempo que protegen a los pequeños y medianos cargadores. Si se reprodujeran simplemente sus bien conocidas disposiciones y se excluyeran las excepciones en favor del porteador únicamente, sería posible prescindir de todo el mecanismo de contratos de volumen, deficientemente formulado.

Conclusiones

28. Con la segunda lectura del proyecto de instrumento ya concluida, debe reconocerse que el Consejo, decepcionado por la falta de orientación de un texto cuya evolución ha tendido más a anular los logros de las Reglas de Hamburgo que a tratar de modernizar el derecho del transporte intermodal, pone en cuestión la utilidad de tal instrumento para regular el transporte por flete en los próximos decenios.

29. La falta de equilibrio en las principales disposiciones, en particular en las que se refieren a las reglas de responsabilidad, ha llegado a un extremo en que el Consejo ve con pesimismo la posibilidad de que se reajusten los principales aspectos de desequilibrio antes de que se concluya la labor. No obstante, el Consejo asistirá con ánimo constructivo al próximo período de sesiones, que se celebrará en Nueva York, tratando de salvar lo que aún pueda salvarse.

30. El Consejo de Cargadores Europeos es la organización que representa los intereses de las empresas industriales y comerciales europeas en su calidad de usuarias de todos los modos de transporte. Los “cargadores” son primordialmente productores o distribuidores de mercancías, que comercializan y distribuyen entre sus clientes. El transporte por vía marítima es su principal modo de transporte en el comercio internacional.