



# Asamblea General

Distr. general  
2 de mayo de 2001  
Español  
Original: inglés

## Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

34º período de sesiones

Viena, 25 de junio a 13 de julio de 2001

Tema 10 del programa provisional\*

**Posible labor futura en materia de derecho del transporte**

### Posible labor futura en materia de derecho del transporte

#### Informe del Secretario General

#### Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción .....	1-20	3
II. Posible alcance de la labor y cuestiones que se habrían de abordar en un futuro instrumento relativo al transporte marítimo de mercancías.....	21-51	6
A. Definiciones .....	23	7
B. Ámbito de aplicación.....	24-25	7
C. Período de responsabilidad .....	26-27	7
D. Obligaciones del porteador .....	28	8
E. Responsabilidad del porteador .....	29-32	8
F. Obligaciones del cargador.....	33	9
G. Documentos de transporte.....	34-37	9
H. Flete.....	38-40	10
I. Entrega al consignatario .....	41-42	10
J. Derecho de supervisión .....	43-46	10

\* A/CN.9/482.

K.	Transferencia de derechos .....	47-48	11
L.	Derecho a entablar demanda .....	49	11
M.	Prescripción .....	50	11
N.	Jurisdicción y arbitraje .....	51	12
III.	Conclusión .....	52-55	12

## I. Introducción

1. Al examinar la labor futura en el ámbito del comercio electrónico, tras la aprobación de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico en su 29º período de sesiones en 1996<sup>1</sup>, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) estudió una propuesta de que incluyera en su programa de trabajo un examen de las prácticas y leyes actuales en la esfera del transporte marítimo internacional de mercancías, con miras a determinar la necesidad de normas uniformes en aquellas esferas en que no existieran dichas normas y a fin de lograr una mayor uniformidad de las leyes<sup>2</sup>.

2. Se dijo a la Comisión que las leyes nacionales y los convenios internacionales existentes dejaban importantes lagunas sobre cuestiones tales como el funcionamiento de los conocimientos de embarque y las cartas de porte marítimo y sobre la relación de esos documentos de transporte con los derechos y las obligaciones existentes entre el vendedor y el comprador de las mercancías, y la posición jurídica de las entidades que financiaban a una de las partes en el contrato de transporte. Algunos Estados disponían de normas sobre estas cuestiones, pero el hecho de que esas disposiciones tuvieran un contenido dispar y de que muchos Estados carecieran de ellas representaba un obstáculo a la libre circulación de mercancías y aumentaba el costo de las operaciones. El empleo creciente de los medios electrónicos de comunicación en el transporte de mercancías agravaba aún más las deficiencias de esas leyes fragmentarias y dispares, y hacía sentir también la necesidad de elaborar normas uniformes que regularan las cuestiones relacionadas con las aplicaciones jurídicas de las nuevas tecnologías (véase A/CN.9/476, párr. 2).

3. Así pues, se sugirió que se pidiera a la Secretaría que recabara opiniones y sugerencias sobre esas dificultades, no sólo de los gobiernos sino, en particular, de las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales pertinentes que representarían los distintos intereses involucrados en el transporte marítimo internacional de mercancías. Un análisis de dichas opiniones y sugerencias permitiría a la Secretaría presentar, en un período de sesiones futuro, un informe que sirviera de base a la Comisión para tomar una decisión informada sobre el tipo de medidas que conviniera adoptar (véase A/CN.9/476, párr. 3).

4. Se formularon varias reservas a la sugerencia. Según una de ellas, las cuestiones a considerar eran numerosas y complejas, lo que impondría una pesada carga sobre los recursos limitados de la Secretaría. Debía darse, en su lugar, prioridad a otros temas que ya figuraban, o que se iban a incluir, en el programa de la Comisión. Además, se dijo que la prolongada coexistencia de tratados con diversos regímenes de la responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías y el lento proceso de adhesión al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)<sup>3</sup> hacía poco probable que la adición de un nuevo tratado a los ya existentes resultara en una mayor armonía del derecho aplicable. En efecto, existía el peligro de que incluso se agudizara la falta de armonía actual de las leyes (véase A/CN.9/476, párr. 4).

5. Además se dijo que cualquier labor que supusiera una reconsideración del régimen de la responsabilidad probablemente disuadiría a los Estados de adherirse a las Reglas de Hamburgo, lo que no era de desear. Se subrayó que, si había de llevarse a cabo una investigación, ésta no debería abarcar el régimen de la responsabilidad. Empero, se afirmó en respuesta que el examen del régimen de responsabilidad no era el objetivo principal de la labor sugerida; lo que se imponía era proporcionar soluciones modernas a las cuestiones que no estaban suficientemente reguladas en los tratados o que no se abordaban en absoluto (véase A/CN.9/476, párr. 5).

6. En vista de la división de opiniones, la Comisión no incluyó de momento el examen de las cuestiones sugeridas en su programa. Sin embargo, decidió que la Secretaría coordinara la labor de reunir información, ideas y opiniones sobre los problemas que se daban en la práctica, así como sobre las posibles soluciones al respecto. Deberían consultarse muy diversas fuentes, no sólo los gobiernos, sino también las organizaciones internacionales que representaban a los sectores comerciales en el transporte marítimo de mercancías, tales como el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Cámara de Comercio Internacional (CCI), la Unión Internacional de Seguros de Transporte, la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga, la Cámara Naviera Internacional y la Asociación Internacional de Puertos (véase A/CN.9/476, párr. 6).

7. En su 31º período de sesiones, en 1998, la Comisión escuchó una declaración en nombre del CMI en el sentido de que éste acogía con beneplácito la invitación a que cooperara con la Secretaría para recabar opiniones de los sectores que intervenían en el transporte internacional de mercancías y para preparar un análisis de esa información. Ese análisis permitiría que la Comisión adoptara una decisión fundada en cuanto al modo de proceder más conveniente<sup>4</sup>. En ese período de sesiones, se expresó un firme apoyo a los trabajos exploratorios que habían emprendido el CMI y la secretaría de la Comisión. La Comisión manifestó su agradecimiento al CMI por su disposición a emprender un proyecto tan importante y de tan amplio alcance, respecto del cual había poco o ningún precedente en el plano internacional<sup>5</sup>.

8. En el 32º período de sesiones de la Comisión, en 1999, se comunicó en nombre del CMI que se había pedido a un grupo de trabajo del CMI que preparara un estudio sobre una amplia variedad de cuestiones relativas al derecho internacional del transporte con miras a determinar las esferas en que se requería unificación o armonización por parte de los sectores comerciales interesados. Al realizar el estudio se había comprobado que esos sectores se mostraban sumamente interesados por el proyecto y habían ofrecido sus conocimientos técnicos y jurídicos en apoyo de esa labor. A la luz de esa reacción favorable y de las conclusiones preliminares del grupo de trabajo, una mayor armonización en la esfera del derecho del transporte tendría evidentemente beneficios considerables para el comercio internacional. El grupo de trabajo había encontrado una serie de cuestiones que no se trataban en los actuales instrumentos de unificación. Algunas de esas cuestiones se regían por normas de derecho interno que no estaban en modo alguno armonizadas en el plano internacional. Esa falta de armonización se hacía sentir particularmente en el campo del comercio electrónico. Se comunicó que el grupo de trabajo había descubierto numerosos puntos de interacción entre los distintos tipos de contrato que se utilizaban en el comercio y en el transporte de mercancías a nivel internacional (como los contratos de compraventa, los contratos de transporte, los contratos de seguro, las cartas de crédito, los contratos de expedición de carga, así como varios otros contratos conexos). El grupo de trabajo se proponía aclarar la naturaleza y la función de estas interacciones, así como reunir y analizar las normas por las que actualmente se

regían. En una etapa ulterior, esa labor incluiría una reevaluación de los principios por los que se regía la responsabilidad a fin de determinar su compatibilidad con un sector más amplio de los regímenes aplicables al transporte de mercancías<sup>6</sup>.

9. En el 32º período de sesiones de la Comisión se comunicó también que el grupo de trabajo había enviado un cuestionario a todas las organizaciones miembros del CMI representativos de un gran número de ordenamientos jurídicos. El objetivo del CMI, una vez recibidas las respuestas al cuestionario, consistía en crear un subcomité internacional del CMI con miras a analizar los datos y hallar una base para la labor futura de armonización del derecho en la esfera del transporte internacional de mercancías. Se dieron seguridades a la Comisión de que el CMI le brindaría su asistencia en la preparación de un instrumento de armonización universalmente aceptable<sup>7</sup>.

10. En su 32º período de sesiones, la Comisión había expresado su agradecimiento al CMI por haber dado curso a su solicitud de cooperación y había pedido a la Secretaría que siguiera cooperando con el CMI en la recopilación y el análisis de información. La Comisión esperaba con interés el informe que se le presentaría en un próximo período de sesiones con los resultados del estudio y propuestas para la labor futura<sup>8</sup>.

11. En su 33º período de sesiones, celebrado en 2000, la Comisión tuvo a la vista un informe del Secretario General sobre la posible labor futura en materia de derecho del transporte (A/CN.9/476) en el que se describía el desarrollo de la labor que llevaba a cabo el CMI en colaboración con la secretaría de la Comisión. También escuchó un informe oral formulado en nombre del CMI. En colaboración con la secretaría de la Comisión, el grupo de trabajo del CMI había iniciado una investigación basada en un cuestionario dirigido a las organizaciones integrantes del CMI que abarcaba diferentes ordenamientos jurídicos. Al mismo tiempo, se había celebrado una serie de mesas redondas con objeto de determinar la índole de la labor futura con organizaciones internacionales que representaban a diversos sectores comerciales. En esas reuniones se puso de manifiesto que el apoyo de esos sectores al proyecto y su interés por éste no habían disminuido.

12. Tras recibir las respuestas al cuestionario, el CMI había creado un subcomité internacional encargado de analizar la información y sentar la base de la labor futura de armonización del derecho en la esfera del

transporte internacional de mercancías. Se informó de que, habida cuenta del entusiasmo despertado hasta ese momento en los sectores comerciales interesados y de las conclusiones preliminares acerca de las ramas del derecho que se debían armonizar, era muy probable que el proyecto se transformara, en última instancia, en un instrumento de armonización universalmente aceptable.

13. En el curso de las deliberaciones del subcomité del CMI se había observado que, si bien aún se empleaban conocimientos de embarque, en especial cuando se requería un documento negociable, a veces el transporte marítimo de las mercancías de hecho no pasaba de ser un mero segmento de su transporte internacional. En el comercio con contenedores, hasta un conocimiento de embarque de puerto a puerto conllevaría la recepción y la entrega del contenedor en algún lugar que no estuviera relacionado directamente con la carga o descarga del buque. Además, en la mayoría de los casos no era posible aceptar la entrega de las mercancías al costado del buque. Por otra parte, cuando se empleaban diversas modalidades de transporte con frecuencia había lagunas entre los regímenes preceptivos aplicables a cada una de ellas. En consecuencia, se había propuesto que al elaborar un régimen internacional armonizado que abarcara todas las relaciones entre las partes en el contrato de transporte mientras la carga estuviera bajo la custodia del porteador, también se tuvieran en cuenta los problemas relativos a las actividades inherentes al transporte contratado por las partes que tuvieran lugar antes de la carga y después de la descarga, así como los relativos a los embarques cuando se previera más de una modalidad de transporte. Además, si bien en su concepción original la labor estaba centrada en el examen de las ramas del derecho relativas al transporte de mercancías que no hubieran sido objeto previamente de acuerdos internacionales, cada vez más se opinaba que el actual proyecto general debería ampliarse a fin de incluir un régimen de responsabilidad actualizado que sirviera para complementar el régimen del instrumento de armonización propuesto.

14. Se hicieron varias declaraciones en el seno de la Comisión en el sentido de que había llegado el momento de esforzarse por lograr la armonización en la esfera del transporte marítimo de mercancías, que la creciente falta de armonía en la esfera del transporte internacional de mercancías era motivo de preocupación y que era necesario proporcionar cierta base jurídica a las prácticas contractuales y comerciales

modernas en materia de transporte. El transporte marítimo de mercancías forma parte cada vez más de una operación de almacén a almacén y hay que tener en cuenta ese factor al concebir soluciones para el futuro. Se aprobó el concepto de una labor que fuera más allá de la cuestión de la responsabilidad y abordara el contrato de transporte de modo de facilitar la operación de exportación e importación, que abarcara la relación entre el vendedor y el comprador (y los posibles compradores subsiguientes) y la relación entre las partes en la transacción comercial y los financiadores. Se reconoció que un enfoque tan amplio entrañaría reexaminar en cierta medida las normas que regulaban la responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías.

15. Se observó que algunas organizaciones regionales, como la Organización de los Estados Americanos y la Comisión Económica para Europa (CEPE), estaban estudiando cuestiones relativas al derecho del transporte. Se consideró que los textos formulados por esas organizaciones serían útiles para la labor de la Comisión y también que la labor de éstas se vería facilitada por los textos universalmente aplicables que elaboraría la Comisión. Se indicó que la CEPE estaba considerando la posibilidad de emprender el examen de normas uniformes para el transporte multimodal de mercancías. Se observó con preocupación que una labor de esa índole emprendida por una organización en la que no estaban representadas todas las regiones del mundo interferiría con los esfuerzos por preparar un régimen aplicable universalmente. Se expresó la esperanza de que las organizaciones interesadas coordinaran su labor de modo que se evitara la duplicación de esfuerzos y de que los Estados tuvieran presente la necesidad de coordinar, en el seno de sus propias administraciones, la labor de sus delegados en esas organizaciones.

16. El 6 de julio de 2000, en el contexto del 33º período de sesiones de la Comisión, se celebró en Nueva York un coloquio sobre el derecho del transporte organizado conjuntamente por la Secretaría y el CMI.

17. El coloquio tuvo por objeto reunir ideas y las opiniones de los expertos sobre los problemas que se planteaban en el transporte internacional de mercancías, en particular en materia de transporte marítimo, e incorporar esa información en un informe que se presentaría a la Comisión en su 34º período de

sesiones, en el 2001, en el que se determinarían cuestiones relativas al derecho del transporte que la Comisión pudiera considerar dignas de examen en el futuro y, en la medida de lo posible, se sugerirían soluciones.

18. Los documentos y el debate emanados del coloquio constituyen una labor preparatoria invaluable encaminada a determinar con mayor claridad los criterios que se podrían aplicar para resolver los problemas del derecho del transporte que ha de examinar la Comisión. Esa reunión constituyó una oportunidad propicia para que una amplia variedad de organizaciones interesadas, entre ellas el CMI y la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga, y los representantes de asociaciones de porteadores y cargadores presentaran sus opiniones sobre posibles esferas del derecho del transporte que hubieran de ser objeto de reforma.

19. La mayoría de los oradores reconocieron que las normas de derecho interno y los convenios internacionales vigentes dejaban importantes lagunas sobre cuestiones como el funcionamiento de los conocimientos de embarque y las cartas de porte marítimo, la relación de esos documentos de transporte con los derechos y obligaciones entre el vendedor y el comprador de las mercancías y la posición jurídica de las entidades que financiaban a una de las partes en el contrato de transporte. En general hubo consenso en que, debido a los cambios que habían traído aparejados el desarrollo del multimodalismo y la utilización del comercio electrónico, era necesario reformar el ordenamiento jurídico del transporte con objeto de regular todos los contratos de transporte, ya sea que se aplicaran a una o más modalidades de transporte o que se otorgaran en forma electrónica o por escrito. Entre las cuestiones que se plantearon para tener en cuenta en el proceso de reforma figuraban las de formular definiciones más exactas de las funciones, responsabilidades, derechos y obligaciones de todas las partes interesadas y definir con más claridad cuándo se suponía que se perfeccionaba la entrega, las normas para regular los casos en que no quedaba claro en qué tramo de la operación de transporte se había perdido o dañado la carga, y las disposiciones o el régimen de responsabilidad que se debía aplicar, así como los límites financieros de responsabilidad y la incorporación de disposiciones encaminadas a prevenir el empleo fraudulento de los conocimientos de embarque.

20. La Comisión acogió con beneplácito la cooperación fructífera entre el CMI y la Secretaría. Se formularon varias declaraciones en el sentido de que era necesario que a lo largo de toda la labor preparatoria participaran otras organizaciones interesadas, entre ellas las que representaban los intereses del propietario de la carga. Se hizo hincapié en que únicamente garantizando la cooperación de todos los sectores comerciales interesados en todas las etapas de la labor preparatoria sería posible elaborar un régimen que fuera ampliamente aceptable y que se pudiera aplicar en un breve período. La Comisión pidió a la Secretaría que siguiera colaborando activamente con el CMI con miras a presentarle en su período de sesiones siguiente un informe en el que se recogieran las cuestiones relativas al derecho del transporte que pudieran ser objeto de la labor de la Comisión en el futuro y, en la medida de lo posible, también se propusieran soluciones. El presente informe se ha preparado en cumplimiento de esa solicitud.

## **II. Posible alcance de la labor y cuestiones que se habrían de abordar en un futuro instrumento relativo al transporte marítimo de mercancías**

21. El Subcomité Internacional del CMI, en el que pueden participar todas las asociaciones de derecho marítimo que integran el CMI, se reunió cuatro veces durante el 2000 para examinar el alcance y las posibles soluciones de fondo de un futuro instrumento sobre derecho del transporte (27 y 28 de enero, 6 y 7 de abril, 7 y 8 de julio y 12 y 13 de octubre). En esas reuniones participaron como observadores varias organizaciones no gubernamentales, entre ellas la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), la Cámara de Comercio Internacional, la Cámara Naviera Internacional, la Unión Internacional de Seguros de Transportes y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización. Las tareas del Subcomité, establecidas por el CMI en consulta con la secretaria de la Comisión, han sido examinar en qué sectores del derecho del transporte que actualmente no están regulados por regímenes internacionales sobre la responsabilidad se puede lograr una mayor uniformidad a nivel internacional;

preparar un esbozo de un instrumento encaminado a dar uniformidad al derecho del transporte y, posteriormente, redactar disposiciones para incorporar en el instrumento propuesto, entre ellas disposiciones relativas a la responsabilidad. Además, el Subcomité debe examinar de qué manera el instrumento podría regular otras formas de transporte relacionadas con el transporte marítimo. El anteproyecto de instrumento y un documento sobre cuestiones relativas al transporte de puerta a puerta se examinaron en la importante conferencia internacional del CMI celebrada en Singapur del 12 al 16 de febrero de 2001. En cumplimiento de lo acordado en la conferencia, el Subcomité seguirá intentando encontrar soluciones que puedan resultar aceptables para los sectores comerciales que participan en el transporte marítimo internacional de mercancías.

22. A continuación figura un resumen de las opiniones y sugerencias emanadas hasta ahora de las deliberaciones mencionadas *supra* antes de la conferencia de Singapur. No se presentan aquí los detalles de las posibles soluciones legislativas porque actualmente el Subcomité Internacional las está ultimando con miras a incorporar las opiniones expresadas en la conferencia de Singapur y otros puntos de vista. No obstante, el resumen debe poder servir de base para que la Comisión determine los aspectos principales y el alcance de las posibles soluciones y decida de qué manera desea proceder con respecto al tema.

### A. Definiciones

23. Se sugiere que el futuro instrumento contenga definiciones encaminadas a facilitar la aplicación de los capítulos sustantivos. Algunas definiciones, como la de la expresión "porteador ejecutor", han provocado considerable debate en el seno del Subcomité Internacional y en la conferencia de Singapur con respecto a la norma básica, debate que se esboza *infra*.

### B. Ámbito de aplicación

24. En un capítulo especial, basado en términos generales en el artículo 2 de las Reglas de Hamburgo, se abordaría la cuestión del ámbito de aplicación del instrumento. El capítulo en sí mismo no ha sido particularmente controvertible, pero su redacción

dependerá de que se solucione el problema del "período de responsabilidad", es decir, del alcance geográfico del anteproyecto de instrumento. Esa cuestión, estrechamente relacionada con el ámbito de aplicación, se aborda *infra*.

25. Los regímenes internacionales actuales disponen una exclusión con respecto a los embarques efectuados en virtud de contratos de fletamento. La exclusión data de la aprobación del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Reglas de La Haya) y prácticamente se ha conservado en la misma forma desde entonces. En el curso de la labor del Subcomité Internacional surgió la cuestión de la amplitud con que se aplicaría la exclusión. La práctica moderna va más allá de los contratos de fletamento tradicionales. Así pues, será necesario decidir si esa exclusión se seguirá limitando a los contratos de fletamento tradicionales, o si se aplicará también a otros contratos de transporte como los contratos por flete, por volumen, por servicios y acuerdos análogos.

### C. Período de responsabilidad

26. El instrumento debe resolver la cuestión del "período de responsabilidad", es decir, su alcance geográfico. El derecho vigente ofrece dos soluciones posibles, ilustradas en las Reglas de La Haya enmendadas por el Protocolo de Bruselas de 1968 (Reglas de La Haya-Visby) y las Reglas de Hamburgo. La primera se aplica "de carga a descarga", lo que significa que la responsabilidad se impone durante el período que transcurre desde que se cargan las mercancías en el buque hasta que se descargan de éste. La segunda se aplica en un sentido más amplio, "de puerto a puerto", es decir, la responsabilidad se impone durante todo el período en que las mercancías estén bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. Una tercera posibilidad sería prolongar más el período de responsabilidad y abarcar todo el tiempo durante el cual las mercancías estuviesen bajo la custodia del porteador, ya sea en la zona portuaria, a bordo del buque o en otro lugar. Se abarcaría así el período que se suele denominar de "puerta a puerta". Si bien este último criterio ha recibido bastante apoyo, es preciso investigar más a fondo a fin de prever todas las

consecuencias que entrañaría esa ampliación del ámbito de aplicación.

27. Una vez que se resuelva el período de responsabilidad básico, todavía quedan por determinar cuestiones secundarias. La más importante de ellas es en qué medida el porteador puede limitar su período de responsabilidad mediante la estructura del contrato. Por ejemplo, ¿el emisor de un documento de "transporte corrido" puede asumir la responsabilidad del porteador con respecto a una parte del transporte previsto en el documento y únicamente la responsabilidad del agente expedidor por el resto del transporte?

#### **D. Obligaciones del porteador**

28. Se sugiere que en un capítulo se establezcan las obligaciones del porteador en términos generales. Las cuestiones controvertibles relativas a esas obligaciones se abordarían en otras partes del anteproyecto de instrumento, incluso en el capítulo dedicado al período de responsabilidad y en el dedicado a la responsabilidad del porteador.

#### **E. Responsabilidad del porteador**

29. Un capítulo debería abordar lo que la mayoría de los entendidos en la materia consideran la cuestión básica de cualquier régimen jurídico que regule la relación entre el porteador y el propietario de la carga, a saber, en qué medida el porteador ha de indemnizar al propietario de la carga cuando las mercancías de las que es responsable se pierden o sufren daños o cuando se retrasa su entrega. Al parecer, hay considerable apoyo en favor de un régimen basado en el incumplimiento, por oposición a un criterio más exigente de responsabilidad, como el que se dispone, por ejemplo, en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera<sup>9</sup>. Resta examinar el grado de detalle que tendrán las disposiciones sobre responsabilidad y la índole de las exoneraciones de responsabilidad del porteador.

30. Además, en el capítulo relativo a la responsabilidad del porteador se han de abordar cuestiones secundarias más concretas. Una cuestión que no se ha resuelto es la imputación de daños y perjuicios cuando dos o más causas se conjugan para ocasionar una pérdida y el porteador es responsable de

una o más de esas causas, pero no de todas. Según un criterio, ilustrado en el párrafo 7 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo, la carga de la prueba a efectos de la imputación de daños y perjuicios recae por completo en el porteador. Otro criterio, ilustrado en la propuesta de enmiendas de la Ley sobre transporte marítimo de mercancías que estudia actualmente el Congreso de los Estados Unidos de América, la carga de la prueba recaería por igual en las dos partes y los daños se dividirían por partes iguales si ninguna de ellas pudiese probar fehacientemente sus derechos.

31. Otra cuestión sin resolver es en qué medida los mandatarios, empleados y contratistas independientes del porteador, o cualquier otra parte que cumpla alguna de las obligaciones del porteador en virtud de un contrato de transporte, responden de las pérdidas o daños que se puedan atribuir a su incumplimiento. (En las primeras etapas de la labor del Subcomité Internacional se dio en llamar a esas partes "porteadores ejecutores", pero el uso de la expresión está sujeto a revisión.) Un criterio común en algunos países antes de que se invocara con éxito la "cláusula del Himalaya" fue imponer plena responsabilidad a los porteadores ejecutores (normalmente en forma extracontractual) y negarles el beneficio de las limitaciones y exclusiones del porteador. Otro criterio, que en términos generales se podría considerar el objeto de la cláusula del Himalaya, es no incluir ninguna disposición con respecto a la responsabilidad de los porteadores ejecutores, pero asegurarse de que cualquier responsabilidad que pudiera existir esté sujeta a las limitaciones y exclusiones del porteador. Según un tercer criterio, ilustrado en la propuesta de enmiendas de la Ley sobre transporte marítimo de mercancías de los Estados Unidos, la responsabilidad recaería de manera uniforme en los porteadores ejecutores (sobre la misma base que en los porteadores contratantes) y se otorgaría a éstos el beneficio de las limitaciones y exclusiones del porteador. Según un cuarto criterio, la responsabilidad se impondría en forma de "red" en virtud de la cual cada porteador ejecutor asumiría responsabilidad conforme al ordenamiento jurídico que se aplicaría si fuera el único porteador y hubiera contratado con el cargador directamente. Así pues, por ejemplo, un porteador europeo de carga por carretera respondería con arreglo al régimen del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.



32. Otra cuestión sin resolver es en qué medida el porteador debe responder del retraso de la entrega, y el fundamento, si lo hubiera, sobre el cual podría limitar su responsabilidad. Según un criterio, el porteador debe responder de cualquier demora irrazonable. Otra opción sería responsabilizar de la demora al porteador únicamente si las partes hubiesen hecho un arreglo especial para regular el momento de entregar las mercancías.

## **F. Obligaciones del cargador**

33. En los actuales regímenes internacionales, la responsabilidad del cargador es muy limitada y sus obligaciones, cuando existen, no están bien definidas. En el curso de la labor del Subcomité Internacional se sugirió la conveniencia de enumerar las obligaciones del cargador con más exactitud.

## **G. Documentos de transporte**

34. En la mayoría de los casos, la relación contractual entre el cargador y el propietario de la carga está regulada por un conocimiento de embarque u otro documento de transporte. Sin embargo, las normas que regulan ese documento de transporte con frecuencia no están demasiado bien definidas. Los convenios internacionales vigentes regulan algunas de las disposiciones básicas (como la descripción de las mercancías que se ha de incorporar en el documento de transporte), pero también omiten muchos aspectos importantes (por ejemplo, si el documento de transporte debe estar fechado y la importancia que tiene una fecha ambigua). Durante la labor del Subcomité Internacional se sugirió la conveniencia de precisar las normas aplicables en esa esfera.

35. Todavía quedan por resolver varias cuestiones bien diferenciadas. Por ejemplo, se está de acuerdo en que el porteador debe extender un documento de transporte si el cargador se lo solicita. Sin embargo, no queda claro cuál de las partes que se podría considerar "cargador" tiene derecho a hacer esa solicitud: el cargador contratante (la parte vinculada por el contrato de transporte), el expedidor (la parte que entrega las mercancías al porteador, tal vez en nombre del cargador contratante) o alguna otra parte. También se está de acuerdo en que es necesario incluir cierta información en el documento de transporte, pero no

queda claro si existiría responsabilidad y qué clase de responsabilidad habría que imponer por no incluir esa información.

36. Para dar otro ejemplo, se está de acuerdo en que en algunas circunstancias el documento de transporte no sólo debe ser una presunción salvo prueba en contrario, sino una prueba concluyente de que el porteador que lo extiende ha recibido las mercancías que en él se describen. Con todo, no queda claro cómo se han de definir esas circunstancias. Una posibilidad sería limitar la norma al contexto de un documento de transporte negociable que se haya negociado debidamente con un tercero que actuó de buena fe. Otra posibilidad sería ampliar la norma a fin de proteger a un tercero que, actuando de buena fe, haya hecho alguna erogación o haya alterado de otra forma su posición confiando en la descripción de las mercancías que figura en el documento de transporte.

37. Tal vez el conjunto más problemático de cuestiones relativas a los documentos de transporte se relacione con la posibilidad que tiene el porteador de limitar su responsabilidad con respecto a las descripciones que figuran en un documento de transporte que no ha podido verificar. Se conviene en que en algunas circunstancias un porteador puede condicionar la descripción del documento de transporte con una frase como "se dice que contiene" y "pesadas y contadas por el cargador", pero no queda claro cómo se deben definir esas circunstancias. Una posibilidad, que en términos generales es compatible con la legislación de algunos países, sería reconocer y poner en vigor esas frases explicativas sin tener muy en cuenta las circunstancias en las cuales se incluyeron en el documento de transporte. Una segunda posibilidad, que también en términos generales es compatible con la legislación de otros países, sería invalidar esas frases explicativas como intentos de limitar la responsabilidad del porteador de manera contraria a las normas rectoras. En la propuesta de enmiendas de la Ley sobre transporte marítimo de mercancías de los Estados Unidos se sugiere una tercera posibilidad, una fórmula de transacción, por la que se reconocería y validarían las frases explicativas únicamente en circunstancias definidas cuidadosamente con objeto de proteger también al propietario de la carga.

## **H. Flete**

38. En el curso de la labor del Subcomité Internacional se sugirió que, a fin de enumerar todos los derechos y obligaciones de las partes, sería conveniente incluir un capítulo que contuviera un régimen de incumplimiento que regulara el flete. Ese capítulo no sería preceptivo, ya que las partes han de poder regular libremente los detalles del flete en su propio contrato. Habría que abordar los problemas tradicionales de cuándo se considera que el flete está devengado y cuándo se debe pagar. Además, el instrumento debe estipular que el flete no está sujeto a compensación, deducción ni descuento.

39. Se plantea una cuestión especial cuando las partes en un contrato de compraventa se han puesto de acuerdo en que el flete esté a cargo del cargador (por ejemplo, en un contrato CIF (costo, seguro y flete)). En ese caso, el consignatario (y comprador) desearía estar protegido de tener que incurrir en gastos de flete al recibir las mercancías. Por consiguiente, se podría estipular que, si en la documentación de transporte consta que el flete se ha pagado por adelantado, el porteador pierde todo derecho a reclamarlo al consignatario (aun cuando el flete realmente no se hubiese pagado por adelantado).

40. Una cuestión importante en relación con el flete es la posibilidad de que el porteador retenga la carga cuando el consignatario no esté dispuesto a pagar el flete y los gastos relativos al transporte de las mercancías. En la mayoría de los ordenamientos jurídicos se prevé ese derecho y en muchos contratos se estipula un derecho contractual de retención. Con frecuencia ese derecho también se denomina “derecho de embargo”, que en algunos ordenamientos comprende un derecho de prioridad del porteador con respecto al valor de las mercancías en caso de quiebra del consignatario. El comercio internacional seguramente se beneficiaría mucho si hubiese un instrumento en que se definiera con claridad el derecho básico de retención o embargo que tiene el porteador frente al propietario de la carga. Para ello se debe definir en qué casos se puede invocar el derecho de retención y las medidas que debe tomar el porteador para obtener salvaguardias financieras o los privilegios del derecho de retención en caso de insolvencia del propietario de la carga.

## **I. Entrega al consignatario**

41. La entrega es un aspecto fundamental del transporte de mercancías, entre otras cosas porque normalmente marca la finalización del contrato de transporte y la extinción de las responsabilidades del porteador. Los regímenes internacionales vigentes no abordan exhaustivamente la cuestión de la entrega. En las Reglas de La Haya-Visby, por ejemplo, el plazo de preaviso y el plazo para presentar demanda se cuentan a partir de la entrega de las mercancías de que se trate, pero ese término no está definido.

42. En el curso de la labor del Subcomité Internacional se sugirió que sería conveniente definir el término “entrega” y sus consecuencias con más exactitud.

## **J. Derecho de supervisión**

43. Mientras la carga esté bajo la custodia del porteador, las partes interesadas en ésta (por ejemplo, el cargador, el titular de un derecho prendario y el consignatario) tal vez deseen impartir instrucciones especiales al porteador en relación con la ejecución del contrato de transporte. El porteador, a su vez, tal vez desee saber de quién tiene que aceptar instrucciones y, en el caso de que surja un problema en particular, con quién puede negociar las diversas disposiciones del contrato de transporte y a quién le puede cobrar los gastos adicionales. En consecuencia, se considera que el nuevo instrumento debería contener una disposición relativa al derecho de supervisión durante el tránsito. De esa forma, el transporte marítimo se equipararía a la mayoría de los convenios aplicables a otras modalidades de transporte, que contienen disposiciones concretas sobre el derecho de supervisión. Naturalmente, las disposiciones deben cumplir criterios adaptados a las necesidades especiales del transporte marítimo.

44. La primera cuestión es qué tipos de derechos de supervisión pueden existir y, por consiguiente, han de estar previstos en las disposiciones del instrumento. El derecho a dar instrucciones al porteador puede comprender la solicitud de detener las mercancías y entregarlas antes de que lleguen al lugar de destino. Ese derecho en particular es accesorio a la facultad prevista en el contrato de compraventa de detener las mercancías en tránsito en caso de que el comprador haga frente a problemas financieros que pudieran malograr el contrato. Otro ejemplo es el cargador que

ha vendido las mercancías a una parte que no es el consignatario nombrado originalmente en el contrato de transporte y desea sustituir al consignatario por esa otra parte. Además de esos casos, hay varias instrucciones que entrañan la variación del contrato de transporte, por ejemplo, el cambio de destino.

45. Una cuestión importante en relación con el derecho de supervisión es determinar cómo y cuándo ese derecho se transfiere del cargador a otra parte y, en última instancia, al consignatario. El caso más sencillo es cuando el transporte se comprueba con un conocimiento de embarque. En ese caso, conforme al derecho mercantil y nacional, para que el tenedor del conocimiento de embarque pueda dar instrucciones al porteador debe presentar un juego completo de conocimientos de embarque originales. Así se evitan los abusos cuando el tenedor de uno de los conocimientos de embarque originales invoca un derecho en particular (por ejemplo, el derecho a solicitar la entrega en el lugar de destino). La situación es algo más complicada cuando no se ha emitido un conocimiento de embarque, sino otro documento de transporte. Hay dos posibles variantes, aunque ninguna de ellas ha sido claramente respaldada. Una solución sería aplicar el concepto establecido en otros convenios de transporte: si se han emitido cartas de porte marítimo, la parte que desee dar instrucciones al porteador o supervisar de otra forma las mercancías tendría que presentar esos documentos al porteador. No obstante, se opinó que eso significaría sobrevalorar considerablemente la carta de porte marítimo en su forma actual y, en consecuencia, que el cargador debería seguir ejerciendo el derecho de supervisión hasta que la carga se hubiese entregado finalmente al consignatario en el lugar de destino.

46. También se debería aclarar que el porteador está facultado para pedir a la parte que le da instrucciones que le garantice el cobro antes de proceder a cumplirlas.

### **K. Transferencia de derechos**

47. La transferencia de derechos está relacionada en muchos aspectos con el derecho de supervisión mencionado anteriormente. Para determinar quién tiene derecho de supervisión es necesario saber quién tiene suficiente derecho sobre la carga. En la medida en que un tercero (es decir, alguien que no sea parte

originalmente en el contrato de transporte) pueda reivindicar un derecho sobre la carga por tener en su poder un documento de transporte negociable (lo que en la práctica sucederá con frecuencia), es necesario saber cómo se transfieren los derechos regulados por un documento de transporte negociable.

48. Los regímenes internacionales vigentes no abordan ese tema en detalle y la legislación nacional pertinente no está suficientemente desarrollada. En el curso de la labor del Subcomité Internacional se sugirió la conveniencia de definir con más precisión las normas que regulan esa cuestión. Ese esfuerzo podría ser especialmente valioso cuando los documentos escritos en papel se sustituyan por mensajes electrónicos. A medida que la introducción de nuevas prácticas obstaculiza la aplicación de las prácticas anteriores, es cada vez más indispensable que existan normas bien definidas para facilitar la aplicación de las nuevas prácticas. Por consiguiente, algunas disposiciones simplemente servirían para reformular y codificar leyes y prácticas generalmente aceptadas en las condiciones actuales. Otras disposiciones serían más innovadoras y, probablemente, más controvertibles. Es preciso decidir si incluir o no cada una de las nuevas disposiciones en el instrumento que se está elaborando.

### **L. Derecho a entablar demanda**

49. En algunos ordenamientos jurídicos a veces puede ser difícil determinar cuál de las partes tiene derecho a entablar demanda contra un porteador por pérdidas, daños o demoras. En el curso de la labor del Subcomité Internacional se sugirió la conveniencia de definir con más exactitud las normas que regulan esa cuestión.

### **M. Prescripción**

50. En general se está de acuerdo en que el propietario de la carga debe tener un plazo limitado para entablar demanda contra el porteador por pérdidas, daños o demoras. Queda por determinar si el plazo ha de ser de un año (como en las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby) o de dos años (como en las Reglas de Hamburgo).

## N. Jurisdicción y arbitraje

51. Habría que decidir si y de qué manera el instrumento trataría de la jurisdicción y el arbitraje.

## III. Conclusión

52. En la sección anterior se resumen las deliberaciones del CMI, incluidas las celebradas en su conferencia de Singapur, con respecto a cuestiones que plantean dificultades en el transporte internacional de mercancías y para las que es necesario encontrar soluciones modernas. Mientras tanto, el Subcomité Internacional del CMI sobre derecho del transporte sigue intentando formular soluciones, conjuntamente con opciones y comentarios, con miras a aumentar la certidumbre y la previsibilidad en la esfera del transporte marítimo internacional de mercancías y operaciones conexas.

53. De las consultas celebradas por la Secretaría en cumplimiento del mandato que le encomendó la Comisión en 1996 se desprende que ya se podría iniciar la preparación de un instrumento internacional, posiblemente un tratado internacional, encaminado a modernizar el derecho del transporte teniendo en cuenta los últimos adelantos en materia de tecnología, entre ellos el comercio electrónico, y a solucionar los problemas jurídicos del transporte marítimo internacional de mercancías determinados por la Comisión. El CMI está avanzando en la elaboración de posibles soluciones legislativas y para diciembre de 2001 se espera haber preparado un texto preliminar con proyectos de posibles soluciones, conjuntamente con opciones y comentarios, para un futuro instrumento legislativo.

54. Así pues, sería posible que la Comisión empezara a examinar la viabilidad, el alcance y el contenido de un futuro instrumento legislativo en el 2002. Una posibilidad sería encomendar esa tarea a un grupo de trabajo intergubernamental. O bien la propia Comisión puede decidir encargarse del examen en su 35º período de sesiones, en 2002. La decisión de encomendar la tarea a un grupo de trabajo o de que la propia Comisión examine el asunto desde el principio dependerá de que la Comisión tenga ante sí en el 2002 un texto que se pueda concluir en ese período de sesiones. Conforme a la práctica establecida, además de los Estados miembros de la Comisión, se invitaría a otros Estados

interesados y a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales internacionales pertinentes a que participaran activamente en las deliberaciones en calidad de observadores. Se espera que deseen participar en ellas el CMI y otras organizaciones representantes de los sectores que intervienen en el transporte marítimo de mercancías y operaciones conexas.

55. Si la Comisión está de acuerdo con las medidas sugeridas, tal vez desee pedir a la Secretaría que prepare la documentación necesaria para celebrar un período de sesiones a nivel intergubernamental durante el segundo trimestre de 2002.

### Notas

<sup>1</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/51/17).*

<sup>2</sup> *Ibíd.*, párr. 210.

<sup>3</sup> *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Hamburgo, 6 a 31 de marzo de 1978* (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta S.80.VIII.1), documento A/CONF.89/13, anexo I.

<sup>4</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/53/17)*, párr. 264.

<sup>5</sup> *Ibíd.*, párr. 266.

<sup>6</sup> *Ibíd.*, *quincuagésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/54/17)*, párr. 413.

<sup>7</sup> *Ibíd.*, párr. 415.

<sup>8</sup> *Ibíd.*, párr. 418.

<sup>9</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, N° 5742.