



Asamblea General

Distr. limitada
13 de diciembre de 2002
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
11º período de sesiones
Nueva York, 24 de marzo a 4 de abril de 2003

Derecho del transporte: Preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte de mercancías [por mar]

Propuesta de Suecia

Nota de la Secretaría

En preparación del 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), durante el cual cabe prever que el Grupo de Trabajo prosiga su lectura del proyecto de instrumento que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.21, el Gobierno de Suecia presentó, el 14 de noviembre de 2002, el texto de una propuesta relativa al ámbito y la estructura del proyecto de instrumento, para su examen por el Grupo de Trabajo. El texto de esa propuesta se reproduce en el anexo a la presente nota, tal como se presentó a la Secretaría.



Anexo

Propuesta de Suecia relativa a la reglamentación de los envíos de puerta a puerta

1. Antecedentes

Suecia celebra la iniciativa de la CNUDMI de promover la causa de la armonización del derecho marítimo internacional. También desea agradecer al Comité Marítimo Internacional (CMI) su inmensa contribución a esta causa.

En el décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo III sobre el Derecho del Transporte, celebrado en Viena (Austria) del 16 al 20 de septiembre de 2002, se decidió que los aspectos multimodales del proyecto de instrumento sobre el transporte marítimo se examinarían en el 11º período de sesiones, que tendría lugar en Nueva York (Estados Unidos de América) en la primavera de 2003. La Secretaría invitó asimismo a los Estados a que presentaran documentos sobre los aspectos multimodales durante el otoño de 2002. Esta propuesta de Suecia responde a esa petición. Si más adelante se decide que el proyecto de instrumento abarque los transportes de puerta a puerta, Suecia propone que el texto del instrumento que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.21 se modifique como se indica a continuación (los cambios y los comentarios aparecen en cursivas):

2. **Ámbito de aplicación**

Artículo 3.1

3.1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 3.3.1, las disposiciones del proyecto de instrumento se aplican a todos los contratos de transporte *de mercancías por mar* en los cuales el lugar de recepción y el lugar de entrega se hallan en diferentes Estados si

- a) el lugar de recepción [o puerto de carga] especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o
- b) el lugar de entrega [o puerto de descarga] especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o
- c) [el lugar en que realmente se hace la entrega es uno de los lugares facultativos de entrega especificados en el contrato de transporte o en los datos del contrato y está situado en un Estado Contratante o]
- d) [el contrato de transporte se celebra en un Estado Contratante o los datos del contrato indican que el documento de transporte o el documento electrónico ha sido expedido en un Estado Contratante, o]
- e) el contrato de transporte dispone que las disposiciones del presente documento, o la legislación de cualquier Estado que les dé efecto, prevalecen sobre el contenido del contrato.

A reserva de lo dispuesto en el artículo 4.2.1, las disposiciones del presente instrumento se aplican también al transporte por vías navegables interiores antes y

después del viaje por mar, así como al transporte por carretera o por ferrocarril del lugar de recepción al puerto de embarque y del puerto de desembarque al lugar de entrega, a condición de que, durante el viaje por mar, las mercancías se hayan descargado del medio de transporte que se utilizó para el tramo por tierra del transporte.

Comentario

En el primer párrafo se especifica que el instrumento se aplica a los contratos de transporte de mercancías por mar, en lugar de los contratos de transporte simplemente. Esto se expresa también en el párrafo 2, en el que se estipula que el instrumento no se aplica a los transportes secundarios si las mercancías se encuentran en el camión o el vagón de ferrocarril durante el viaje por mar. Lo que se pretende con ello es dejar en claro que el contrato debe referirse a un transporte de mercancías por mar, y no por carretera o por ferrocarril. De lo contrario, existe el riesgo de incompatibilidad entre el artículo 2 del Convenio CMR y el artículo 48 de las Reglas del CIM, por una parte, y el instrumento propuesto, por la otra. Si un operador de transbordador acepta, por ejemplo, transportar mercancías de Leeds, en Gran Bretaña, a Estocolmo, en Suecia, pasando por el puerto de Gotenburgo, y las mercancías se encuentran en un camión durante el viaje por mar, no queda claro, en la formulación actual del artículo 3.1, si el contrato ha de considerarse un contrato de transporte por mar con transportes secundarios en virtud del presente instrumento o un contrato de transporte por carretera en virtud del Convenio CMR. También es importante señalar aquí que puede ser necesario reformular la definición del párrafo 1.5.

Artículo 4.2.1 Transporte que preceda al transporte por mar o sea subsiguiente a él

Cuando se haya establecido que una reclamación se basa en una pérdida o daño de las mercancías o de un retraso, y el acontecimiento que causó la pérdida, el daño o el retraso ocurrió únicamente durante uno de los periodos que se fijan a continuación:

a) *desde el momento de la recepción de las mercancías por el porteador o una parte ejecutante hasta que las mercancías se descargan, en el puerto marítimo de embarque, del medio de transporte que se utilizó para el tramo terrestre del transporte;*

b) *desde el momento en que las mercancías se cargan, en el puerto marítimo de desembarque, en el medio de transporte que se utilizará para el tramo terrestre del transporte hasta que se entregan al consignatario;*

y en el momento en que ocurran dicha pérdida, dichos daños o dicho retraso hay convenciones internacionales o legislaciones nacionales que, según sus propios términos, se aplican a la totalidad o una parte de las actividades del porteador con arreglo al contrato de transporte durante dicho periodo y de las que no se pueda desviar el contrato privado en absoluto o en detrimento del expedidor, dichas disposiciones, en la medida en que sean imperativas, prevalecerán sobre las disposiciones del presente instrumento.

El artículo 4.2.2 debería suprimirse.

Comentario

La frase “o como consecuencia de” indica que la pérdida, el daño o el retraso no tienen que manifestarse necesariamente durante los períodos indicados en los apartados a) y b). Es suficiente que dependan únicamente de lo que ocurrió en esos períodos. Un ejemplo de ello podría ser que el transporte de alimentos congelados por camión al puerto se efectúe a una temperatura demasiado elevada. El resultado será que los alimentos comenzarán a descomponerse, pero ello no se descubrirá hasta que las mercancías se carguen en el buque. En esta situación, la responsabilidad estará determinada por el régimen de responsabilidad que regule el transporte de mercancías por carretera.

En los apartados a) y b), las frases “hasta el momento en que se cargan en el buque” y “desde el momento en que se descargan del buque” se han modificado y rezan ahora “hasta que las mercancías se descargan del otro modo de transporte” y “desde que las mercancías se cargan en el otro modo de transporte”, a fin de indicar expresamente que el instrumento no se aplica sólo durante la carga y la descarga del buque de navegación marítima, sino también durante el almacenamiento en una terminal marítima. Sin embargo, el instrumento no se aplica durante la carga o descarga del otro modo de transporte si esa parte del transporte está regulada por un régimen internacional o nacional imperativo. El motivo de esta formulación es que los reglamentos internacionales y nacionales imperativos sobre el transporte de mercancías por tierra se aplican por lo menos desde la carga de las mercancías en el camión o vagón de ferrocarril hasta el término de la descarga de las mercancías. En la propuesta se utiliza la expresión “puerto marítimo” para destacar que el instrumento no se aplica si existen disposiciones internacionales o nacionales imperativas que rigen el transporte por vías de navegación interior; es decir, los transportes secundarios hacia o desde un puerto de navegación interior.

Según esta propuesta, todas las disposiciones de esos reglamentos imperativos prevalecerán sobre el instrumento. En el texto del documento WP.21 se prescribe que sólo las disposiciones específicas sobre la responsabilidad o la limitación de la responsabilidad del porteador y el plazo para incoar una demanda prevalecerán sobre el instrumento. Sin embargo, una consecuencia del texto tal como aparece en WP.21, es que, por ejemplo, las disposiciones imperativas del Convenio CMR sobre las reservas quedan excluidas, lo que constituiría una violación del Convenio. Por lo tanto, el texto actual debería modificarse a este respecto. Como consecuencia del hecho de que la legislación nacional prevalecerá sobre el instrumento en este caso, el artículo 4.2.2 debería suprimirse.

Con el texto propuesto se asegura también la conformidad en la cadena de porteadores. Por ejemplo, será imposible que un subporteador se oculte tras el porteador contractual. Si por ejemplo se transportan mercancías por mar desde los Estados Unidos de América a un puerto de Suecia y luego por tren desde el puerto a una ciudad del interior, el porteador ferroviario podría, según el texto actual del instrumento, ocultarse tras el porteador marítimo. Según la legislación imperativa sobre los ferrocarriles de Suecia, el cargador tiene derecho a una indemnización de 150 coronas suecas por kilogramo de mercancías perdidas si la pérdida es total. Sin embargo, si el cargador estadounidense incoa una demanda contra el porteador contractual, es decir, la empresa de transporte estadounidense -lo que le resulta mucho más barato y práctico que demandar al porteador ferroviario sueco- sólo

recibirá dos DEG por kilogramo (es decir, aproximadamente 30 coronas suecas). Después de ello, la empresa porteadora estadounidense, en su demanda contra el porteador ferroviario, también reclamará sólo dos DEG por kilogramo.

3. Cálculo de la indemnización

6.2.1 Cuando el porteador sea responsable de la pérdida o del daño a las mercancías, la indemnización que proceda abonar se calculará con referencia al valor de dichas mercancías en el lugar y el momento de la *recepción* según el contrato de transporte. *Además de ello, el porteador reembolsará el flete, los derechos de aduana y los demás gastos realizados respecto del transporte.*

6.2.2 El valor de las mercancías se fijará según su precio de intercambio o, si dicho precio no existiera, según su precio de mercado o, si no existiera ni el precio de intercambio del producto ni el precio del mercado, por referencia al valor normal de las mercancías del mismo tipo y de la misma calidad en el lugar de *recepción*.

6.2.3 En caso de pérdida o de daño de las mercancías y con excepción de lo que se dispone en el artículo 6.4, el porteador no será responsable del pago de ninguna indemnización aparte de lo que se prevé en los artículos 6.2.1 y 6.2.2.

Comentario

En el texto propuesto, el lugar en que se efectúa el cálculo de la indemnización y del valor de las mercancías ya no es el lugar de entrega si no el de recepción. Como consecuencia de ello, también se estipula que el porteador reembolsará el flete, los derechos de aduana y los demás gastos realizados respecto del transporte, valores que normalmente se incluyen en el precio de mercado en el lugar de entrega. El cambio del lugar de entrega por el de recepción se ha efectuado para que el instrumento sea conforme con el artículo 23 del Convenio CMR y el artículo 40 de las Reglas del CIM. De lo contrario, el cálculo del valor de las mercancías variará según la etapa del viaje, terrestre o marítima, en que las mercancías hayan sufrido el daño. Sin embargo, esto exige también que se modifiquen las disposiciones sobre el flete que figuran en el capítulo 9 del instrumento.

6.7.1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 6.4.2, la responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño o en relación con la pérdida o el daño a las mercancías queda limitada a [...] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de transporte, o a [...] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta última cantidad es superior, excepto cuando la naturaleza y el valor de las mercancías han sido declarados por el expedidor antes de su expedición y se han incluido en los datos del contrato, [o cuando el porteador y el cargador han convenido en una suma mayor que la cantidad de la limitación de responsabilidad fijada en el presente artículo].

A pesar de lo dispuesto en el artículo 6.7.1, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron durante el transporte por mar o durante el transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar, se aplicará el límite máximo de responsabilidad establecido en las disposiciones internacionales y nacionales imperativas que regulan las diferentes partes del transporte.

Comentario

Además de lo dispuesto en el artículo 6.7.1, según lo cual que expone que la responsabilidad se limita a unidades de cuenta por bulto en relación con las pérdidas y daños ocurridos durante el transporte por mar, es necesario indicar en el texto del instrumento que el nivel de limitación se regirá por el artículo 6.7.1. Aun cuando todavía no se ha decidido el nivel exacto, es probable que sea más bien bajo (hoy día es de 667 DEG por bulto o dos DEG por kilogramo), en comparación con los otros modos de transporte. Un motivo para que el nivel aplicable a las pérdidas y los daños ocurridos durante el viaje por mar sea más bien bajo es que si se produce una pérdida total el porteador o su asociación de protección e indemnización tendrían que pagar una indemnización total muy alta. Sin embargo, este motivo no es válido en una situación en que el daño no está localizado. En este caso, los daños de las mercancías se suelen detectar en el lugar de recepción, lo que significa que sólo una pequeña cantidad de mercancías ha sufrido daños. En lo que respecta a los daños no localizados, es decir, a las pérdidas y daños en que no es posible determinar si se produjeron durante el viaje por mar o durante uno de los transportes secundarios, parece preferible proteger al cargador/consignatario disponiendo que el porteador sólo tiene derecho a utilizar el nivel de limitación máximo 8.33 DEG según el Convenio CMR y 17 DEG según las Reglas del CIM establecido en los regímenes de responsabilidad nacionales o internacionales imperativos que regulan el transporte.
