



Asamblea General

Distr. limitada
14 de septiembre de 2007
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
20º período de sesiones
Viena, 15 a 25 de octubre de 2007

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

Observaciones de organizaciones no gubernamentales

Nota de la Secretaría*

En el marco de los preparativos del 20º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Asimilados (FIATA) y la Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMMTA) presentaron a la Secretaría sus observaciones sobre el proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías, que se adjuntan como anexo.

El documento que figura en el anexo adjunto es traducción de un texto que no ha pasado por los servicios de edición.

* La presentación tardía de este documento se debe a la fecha en que se comunicaron a la Secretaría las observaciones que contiene.



Anexo

Observaciones de la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Asimilados (FIATA) – Ámbito de aplicación del proyecto de convenio

1. Los transitarios precisan saber en qué medida los regímenes jurídicos imperativos les son aplicables cuando actúan en calidad de porteadores contratantes. En estos momentos, esta cuestión no entraña ninguna dificultad importante, pero la situación cambiará considerablemente si el nuevo convenio que se está preparando sobre el transporte marítimo pasa a regular también el transporte de puerta a puerta.

2. Por ese motivo, la FIATA, como ya se ha indicado más arriba, se opone a esa ampliación del ámbito del futuro convenio, ya que considera que causaría confusión con respecto al documento de transporte requerido y a las normas de responsabilidad aplicables. En particular, se estima que no es adecuado aplicar el régimen de la responsabilidad marítima a los casos en que los clientes cuentan con la aplicación de la responsabilidad tradicional del transporte por carretera, ferroviario o aéreo. Por ejemplo, en el caso de un contrato de transporte desde el norte de Escandinavia al sur de Italia por carretera y/o por ferrocarril con un breve tramo marítimo por transbordador a Alemania o, en el caso de un transporte de Polonia al Japón con el ferrocarril transiberiano hasta Vladivostok, con un transporte marítimo desde esa ciudad hasta el Japón, no parecería lógico aplicar el convenio previsto.

3. Si se amplía el alcance del convenio en preparación para que abarque otros tipos de transporte, además del marítimo, es necesario delimitar claramente su aplicabilidad, a fin de que no se aplique cuando una parte preponderante del transporte no se realice por mar. Tal delimitación resolvería, a todos los efectos prácticos, la cuestión largamente debatida del conflicto entre convenios, y de hecho se ajustaría a la metodología utilizada en la convención de mayor difusión y aplicación de la CNUDMI, es decir, la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, de 1980, en la que se establece que la Convención no será aplicable cuando en un mismo contrato se incluyan bienes y servicios (párrafo 2 del artículo 3) y los servicios constituyan la parte principal de las obligaciones contractuales. De no utilizarse esa metodología en el convenio previsto, donde resulta particularmente necesario, la CNUDMI correría el riesgo de ser criticada por no haber utilizado la misma técnica de delimitación de la aplicabilidad que en la convención que ha registrado el mayor éxito de las que ha elaborado hasta la fecha.

Observaciones de la Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMMTA)

4. En la Conferencia internacional sobre transporte multimodal de la IMMTA (la Conferencia de la IMMTA), celebrada en Karachi el 3 de abril de 2007, el debate se centró en diversos aspectos del transporte multimodal, entre otros, los de carácter operativo y jurídico y los relacionados con los seguros. Por lo que respecta a las cuestiones jurídicas, los miembros de la IMMTA estudiaron con cierto detalle el proyecto de convenio de la CNUDMI sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. En la presente nota se hace referencia a las conclusiones

pertinentes de la Conferencia a fin de que el Grupo de Trabajo las examinara en su 19º período de sesiones.

5. En cuanto al marco jurídico que rige el transporte multimodal, se recordó en dicha Conferencia que en aquellos momentos no había en vigor ningún régimen internacional que gozara de una amplia aceptación. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 1980, no había obtenido el número necesario de ratificaciones para entrar en vigor, y las Reglas de la UNCTAD/CCI aplicables a los documentos relativos al transporte multimodal, de 1992, eran un conjunto de normas contractuales y, como tales, no eran de gran utilidad para lograr una uniformidad internacional. El marco jurídico internacional actual consistía en varios convenios de transporte unimodal, diversas leyes de ámbito regional, subregional y nacional y contratos con condiciones uniformes. En consecuencia, las normas de responsabilidad aplicables variaban enormemente en cada caso, lo que causaba incertidumbre acerca del grado de responsabilidad del porteador en una situación determinada.

6. La Conferencia de la IMMTA convino, en general, en que con la proliferación del transporte en contenedores el transporte multimodal había ido adquiriendo mayor importancia y era necesario instituir un marco jurídico uniforme, sencillo y transparente que regulara la responsabilidad por pérdida, daño o demora en ese tipo de transporte. En ese contexto, la Conferencia examinó el proyecto de convenio de la CNUDMI. Por lo general los participantes estuvieron de acuerdo en que dicho proyecto de convenio se limitaba a hacer extensivo un régimen de responsabilidad marítima a todos los contratos de transporte multimodal que previeran un tramo marítimo.

7. De hecho, los participantes en la Conferencia expresaron ciertas inquietudes respecto de varias disposiciones del proyecto de convenio que afectaban directamente al transporte multimodal. Según las leyes y reglamentos que rigen el transporte multimodal, un empresario de transporte multimodal será responsable durante todas las etapas de un transporte. Sin embargo, la Conferencia de la IMMTA opinó que tal vez no sería así conforme al actual proyecto de convenio. Las disposiciones de dicho proyecto de convenio que regulan el período de responsabilidad del porteador¹ permiten que éste determine por contrato el momento y el lugar de recepción y entrega de las mercancías. Además, en el proyecto se prevén supuestos en los que un porteador puede no ser responsable de ciertos tramos del transporte y actúe únicamente como agente², o en que ciertas funciones, como la carga o la descarga, correspondan al cargador³. Así, la Conferencia de la IMMTA opinó que, según el proyecto de convenio, podría ser posible que no hubiera una persona responsable de todo el período de transporte. Si bien esas disposiciones tratan de ajustarse a las prácticas marítimas, los participantes en la Conferencia de la IMMTA estiman que causan incertidumbre y confusión en el contexto del transporte multimodal.

8. En cuanto al régimen de la responsabilidad, la Conferencia de la IMMTA opina que el artículo 26 incrementa todavía más la incertidumbre actual sobre el régimen jurídico aplicable al transporte multimodal. Como introduce un sistema de

¹ Artículo 11, párrafos 2 y 4.

² Artículo 12.

³ Artículo 14, párrafo 2.

interconexión mínimo, en casos de pérdidas localizadas, da primacía a ciertas disposiciones imperativas de cualquier instrumento internacional aplicable al tramo de transporte en que se haya producido la pérdida o el daño. Así, si la pérdida puede localizarse y si existe un régimen internacional imperativo aplicable a ese tramo concreto del transporte, serán aplicables las disposiciones de ese régimen internacional relativas a la responsabilidad, la limitación de responsabilidad y el plazo para presentar una demanda, junto con las disposiciones restantes del proyecto de convenio. La Conferencia de la IMMTA entiende que se aplicará al transporte multimodal una mezcla de dos regímenes que no se concibieron para funcionar juntos. La Conferencia considera además que quizás los tribunales nacionales tengan problemas para determinar qué disposiciones de cada convenio serán aplicables, lo que dificultaría la interpretación y aplicación uniformes del convenio.

9. En los casos de pérdidas no localizadas, o si no es aplicable ningún convenio imperativo, se aplicará el complicado régimen de la responsabilidad marítima del proyecto de convenio a todo el transporte multimodal, incluso si la vía marítima supone únicamente un tramo breve del transporte. La Conferencia de la IMMTA considera que eso ocurrirá con frecuencia, teniendo en cuenta lo dificultoso que resulta localizar una pérdida cuando las mercancías se transportan en contenedores y el hecho de que los instrumentos que regulan el transporte unimodal son, ante todo, de ámbito europeo, por lo que no son aplicables en todo el mundo.

10. La Conferencia de la IMMTA opina que el proyecto de convenio no parece ofrecer ninguna ventaja frente al sistema existente. Si bien podría ser conveniente disponer de un convenio único y transparente que regulara todos los contratos de transporte internacional de mercancías, ya fuera de puerto a puerto o de puerta a puerta, a juicio de la Conferencia, el hacer extensible un régimen unimodal para que regule otros modos de transporte no representa una solución adecuada. De los 100 artículos del proyecto de convenio sólo tres se refieren al transporte multimodal⁴. La Conferencia estima que deben estudiarse a fondo las repercusiones que el proyecto de convenio puede tener en el transporte multimodal. En resumidas cuentas, la Conferencia opina que el proyecto de convenio es sumamente largo y complejo, por lo que, a su entender, no fomentará la uniformidad internacional.

11. En vista de lo expuesto más arriba, la Conferencia de la IMMTA puso en tela de juicio la idoneidad del proyecto de convenio de la CNUDMI para regular el transporte multimodal moderno. A título de conclusión, la Conferencia sostuvo que el proyecto de convenio no abordaba los retos y problemas específicos del transporte multimodal y que, con toda probabilidad, no mejoraría la insatisfactoria situación actual. Además, se declaró profundamente escéptica sobre la idoneidad del proyecto de convenio de la CNUDMI para regular el transporte multimodal y solicitó que esas reservas se hicieran llegar al Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre el Derecho del Transporte.

⁴ Artículo 1, párrafo 1; artículo 26, y [artículo 62, párrafo 2].