

**Asamblea General**

Distr. general
7 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
10. China.	2

* La presentación de esta nota se retrasó debido a la necesidad de traducirla en inglés antes de presentarla.



II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales

A. Estados

10. China

[Original: Chino]
[15 de abril de 2008]

a) Artículo 15 del capítulo 4 (Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar)

1. Este artículo estipula que el porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para

poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad. Esta disposición extiende la obligación del porteador a mantener la navegabilidad del buque durante todo el viaje. Significa también que el porteador tiene la obligación de adoptar medidas razonables para restablecer rápidamente la navegabilidad del buque, con independencia de las causas que lo hacen no navegable, y que el porteador será responsable de pagar una indemnización por cualquier pérdida o daño en las mercancías resultante de no haber restablecido rápidamente la navegabilidad del buque.

2. A juicio de China, como el párrafo 1 del artículo 14 del convenio estipula la responsabilidad del porteador por las mercancías, y el artículo 18 se pronuncia sobre el fundamento de la responsabilidad del porteador, un artículo que cambie o extienda el período de la navegabilidad del buque, en el estado actual del desarrollo del transporte por mar, aumentaría considerablemente la carga de los porteadores, lo que les impondría una exigencia excesiva. China propone que la obligación de mantener la navegabilidad se limite al período anterior y durante el viaje, y que no se extienda a todo el viaje.

b) Artículo 18 del capítulo 5 (Fundamento de la responsabilidad)

3. El hecho de que el párrafo 3 de este artículo no contemple la “exoneración de responsabilidad del porteador por error de navegación”, por ejemplo, la responsabilidad del capitán y el piloto por error en el pilotaje y la administración del buque, ha de aumentar considerablemente la responsabilidad del porteador, y afectará gravemente la relación relativamente equilibrada de derechos y obligaciones entre el porteador y el propietario de las mercancías. Sin embargo, las Reglas de Hamburgo abolieron la exoneración de responsabilidad por errores de navegación, y adoptaron un sistema de responsabilidad presunta, en un intento por establecer una relación equitativa de derechos y obligaciones entre el porteador y el propietario de las mercancías. Pero como la industria del transporte marítimo en la práctica no ha llegado al punto de abolir la exoneración de responsabilidad por errores de navegación, las Reglas de Hamburgo no han tenido todavía un efecto sustantivo y de amplio alcance.

4. China sugiere que se dé plena consideración a las características de los riesgos del transporte por mar, y que se mantengan las disposiciones de las Reglas de La Haya-Visby para la exoneración de la responsabilidad de los porteadores por errores de navegación.

c) Artículo 27 del capítulo 6 (Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar)

5. Se añadió en el artículo 27 del convenio una sección sobre las partes del transporte distinto al transporte por mar en el transporte multimodal. En lo que respecta al derecho aplicable, deberían darse prioridad a los demás instrumentos internacionales o leyes nacionales que rigen las etapas del transporte cuando se produce pérdida o daño. Sin embargo, muchos países marítimos, entre ellos China, no son partes en los instrumentos internacionales sobre el transporte por ferrocarril o por carretera, que está regido por el derecho nacional. Si no se incluyen las leyes nacionales, el resultado sería que se aplicarían las disposiciones del convenio, pero esas disposiciones están concebidas para el transporte de mercancías por mar, y no se adaptan al transporte por ferrocarril y por carretera.

6. China propondría que se añada “o el derecho nacional” después de “instrumento internacional” en el artículo 27 del convenio.

d) Artículo 33 del capítulo 7 (Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas)

7. El artículo 33 del convenio estipula:

Cuando, por razón de su naturaleza o características, las mercancías constituyan o pueda razonablemente preverse que llegarán a constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente:

a) El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la naturaleza o de las características peligrosas de las mercancías, antes de que sean entregadas al porteador o a una parte ejecutante. De no hacerlo así, y siempre que el porteador o la parte ejecutante no tenga conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento de su obligación de informar, y [...]

8. En la actual sociedad de la información, sumamente desarrollada, si la disposición mencionada se interpretara de forma estricta, el porteador no tendría ninguna manera de demostrar que no tiene “conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas”, y por consiguiente estaría prácticamente privado de toda posibilidad de invocar la responsabilidad del cargador. En un momento en que continúan aumentando las mercancías peligrosas transportadas por mar, y que siguen surgiendo nuevos productos, esta disposición incrementaría considerablemente la carga de la prueba que incumbe al porteador, y le impondría soportar gastos extraordinarios de verificación, con el consiguiente aumento de los costos de funcionamiento del buque.

9. China propondría que se suprima del párrafo 1 del artículo 33 “y siempre que el porteador o la parte ejecutante no tenga conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas” o, remitiéndose al texto de otros artículos, que lo sustituya “y siempre que el porteador o la parte ejecutante no tenga conocimiento, por algún otro medio razonable, de su naturaleza o características peligrosas”.

e) Artículo 49 del capítulo 9 (Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable)

10. Habida cuenta de la práctica generalizada de entregar mercancías sin el conocimiento de embarque de los porteadores, el convenio trata de abordar la cuestión de la entrega de mercancías en ausencia de ese documento; por ejemplo, cuando este documento llega a destino después que las mercancías o, debido a otros motivos, el titular del conocimiento de embarque no reclama la entrega de las mercancías en el momento en que las mercancías llegan a destino, el porteador tiene derecho a pedir instrucciones para descargar las mercancías en el orden siguiente: a la parte que controla las mercancías, el cargador y el cargador del conocimiento de embarque. Cuando las mercancías se descargan de esta manera, se considera que el porteador ha cumplido su obligación hacia el titular del conocimiento de embarque, de entregar las mercancías, y por consiguiente no es responsable por la descarga de mercancías sin conocimiento de embarque. Es deseable que el convenio contenga una reflexión legislativa acerca de la descarga de mercancías sin conocimiento de embarque, pero esta disposición debilita la función de ese documento y tiende a legitimar la descarga de mercancías en ausencia del mismo. Dicha disposición puede incitar al destinatario (la parte controladora) a aprovecharse maliciosamente de la disposición del convenio sobre la descarga de mercancías sin conocimiento de embarque, para cometer fraude comercial, lo que pondría en una posición de desventaja o incertidumbre a partes interesadas como el destinatario, el titular del conocimiento de embarque, los bancos y el porteador.

11. Además, en la práctica se plantean las siguientes cuestiones: ¿en qué circunstancias el porteador no tiene que asumir la responsabilidad por la descarga de las mercancías sin conocimiento de embarque? ¿cómo debe entenderse “a la orden de”? Si el titular del conocimiento de embarque no se presenta para la entrega de los bienes, ¿cuánto tiempo deberá transcurrir después de que las mercancías lleguen al puerto de destino para considerar que el titular del conocimiento de embarque no ha pedido la descarga de las mercancías? El conocimiento de embarque, junto con la venta de las mercancías, están en circulación ¿cuánto tiempo tiene el porteador para localizar al destinatario?

12. China estima que la disposición actual del artículo 49, por una parte, no permite eficazmente que el porteador aborde la cuestión cuando el titular de un conocimiento de embarque transferible no ha reclamado la entrega de las mercancías, y por la otra, es muy diferente de las leyes y prácticas del comercio internacional que se siguen actualmente de forma generalizada, y crearía una gran incertidumbre y un fuerte impacto en las prácticas y el sistema del comercio internacional. Por consiguiente, se debe actuar con prudencia para encontrar una solución a las cuestiones antes mencionadas.

f) Artículo 61 del capítulo 12 (Límites de la responsabilidad)

13. El artículo 61 del convenio establece que la responsabilidad del porteador estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo. Esta cifra es superior en un 31% y en un 50%, respectivamente, a los niveles aprobados por las Reglas de La Haya-Visby, que actualmente se aplican de forma general (666,67 unidades de cuenta por bulto o 2 unidades de cuenta por kilogramo).

14. China es una de las principales naciones con comercio marítimo del mundo. Sus prácticas de larga data en el comercio por mar (transporte marítimo en contenedores, en particular) muestran que el valor medio de las mercancías transportadas por mar todavía no ha excedido el límite de responsabilidad por bulto establecido en las Reglas de La Haya-Visby. El límite establecido en el artículo 61 del convenio no tendrá ninguna significación práctica para el transporte marítimo en contenedores, en la actualidad o en un futuro previsible.

15. Como parte de la responsabilidad del porteador en relación con el bulto transportado, y habida cuenta de que la responsabilidad del porteador ya se ha visto considerablemente aumentada por el convenio en lo que respecta a las condiciones de navegabilidad de los buques y la revocación de la exoneración de responsabilidad por errores de navegación, el límite de responsabilidad por bulto no debe fijarse en un nivel demasiado elevado para atender a una necesidad práctica, a fin de evitar un desequilibrio importante entre los intereses del porteador y el propietario de las mercancías, e impedir que el convenio termine como las Reglas de Hamburgo.

16. China propondría que se mantenga el límite por bulto o por kilogramo de las Reglas de La Haya-Visby. Aun cuando se aprobara un límite superior al de las Reglas de La Haya-Visby, éste no debería ser superior al de las Reglas de Hamburgo, es decir, 825 unidades de cuenta por bulto o 2,5 unidades de cuenta por kilogramo, según cuál sea superior.

g) Artículo 69 del capítulo 14 (Acuerdos de elección de foro)

17. El párrafo 2 del artículo 69 del convenio estipula las condiciones en virtud de las cuales un acuerdo exclusivo de elección de foro surte efecto para una persona que no sea parte en el contrato de volumen. Estas condiciones no incluyen el “consentimiento del tercero ajeno”, y por lo tanto no son suficientes para proteger los intereses de ese tercero, y ello está en pugna con los principios básicos sobre el efecto de las disposiciones en el acuerdo de elección de foro consignadas en el Código de Procedimiento Civil de China. Esa disposición afecta el derecho del destinatario o del titular del conocimiento de embarque a elegir el foro para las actuaciones judiciales de conformidad con el convenio. Además, las cláusulas para la jurisdicción extranjera mencionadas en el documento de transporte o el documento electrónico de transporte son útiles para que la parte interesada pueda iniciar acciones judiciales. Por otra parte, la disposición del apartado d) de este párrafo impediría que el convenio pueda alcanzar la armonización transnacional en materia de jurisdicción para la solución de litigios en el transporte de mercancías por mar.

18. Como el convenio incluye el consentimiento expreso de la persona que no es parte entre las condiciones para la entrada en vigor del contrato de volumen para terceros, (véase el párrafo 5 del artículo 82), China propone que se añada la siguiente cláusula en el párrafo 2 del artículo 69, en aras de la coherencia con la disposición sobre los contratos de volumen del artículo 82, a saber, “que la persona dé su consentimiento expreso en quedar vinculada por el acuerdo” y se suprima el apartado d) del párrafo 2.

h) Artículo 82 del capítulo 16 (Normas especiales relativas a los contratos de volumen)

19. El principal objetivo de un convenio internacional sobre el transporte de mercancías por mar es estipular normas obligatorias para las obligaciones y la responsabilidad del porteador, a fin de proteger los intereses del propietario de las mercancías, y en particular del tercero que actúa como destinatario. Las disposiciones del convenio relativas al contrato de volumen permiten apartarse legítimamente de las normas obligatorias. Por consiguiente, se deben imponer restricciones estrictas para apartarse de esas normas, y en particular, se deberá establecer que, para que ese apartamiento de las normas sea válido, es preciso que se base en un acuerdo entre las partes en un contrato. De lo contrario, se lesionarían los intereses de muchos pequeños y medianos propietarios de mercancías, que negocian desde una posición mucho más débil que la de las empresas de expedición de contenedores marítimos, y los intereses de la tercera parte que actúa como destinatario.

20. Como el texto del inciso ii) del apartado b) del párrafo 2 del artículo 82 no indica claramente la necesidad de un acuerdo entre las partes en el contrato, China propone que en el apartado b) se sustituya la palabra “o” por “y”.

i) Acerca del texto

21. El convenio es muy voluminoso y tiene un contenido complejo. Una gran parte del texto es abstracto, y por consiguiente no es muy satisfactorio en términos de legibilidad y facilidad de comprensión. Como es un código de conducta para el porteador y el propietario de las mercancías que participan en el transporte de mercancías por mar, y no una mera base para que los tribunales pronuncien sentencias, China sugiere que en la medida de lo posible el texto del convenio sea más sencillo y fácil de comprender.