

**Asamblea General**

Distr. general
11 de junio 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 formuladas por los gobiernos y
las organizaciones intergubernamentales*****Adición****Índice**

	<i>Página</i>
I. Observaciones recibidas de los gobiernos y las organizaciones intergubernamentales	2
A. Estados	2
16. Reino Unido	2

* La presentación de este documento se retrasó debido a su recepción tardía.



II. Observaciones recibidas de los gobiernos y las organizaciones intergubernamentales

A. Estados

16. Reino Unido

[Original: inglés]
[11 de junio de 2008]

Introducción

1. El Gobierno del Reino Unido agradece la oportunidad de formular observaciones sobre el proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo.
2. El Gobierno del Reino Unido celebra y apoya la labor de la CNUDMI y el CMI con la finalidad de elaborar un instrumento que reemplace los convenios existentes sobre transporte marítimo y dar efecto a un acuerdo más actualizado entre los intereses del porteador y del propietario de la carga con respecto al riesgo en el transporte de mercancías, que el contenido en los instrumentos existentes.
3. El Reino Unido asimismo celebra y está de acuerdo con la política de la CNUDMI de que el instrumento debe contener nuevas normas por las que se rijan los acontecimientos en curso y previsibles en la rama de actividad de los transportes, como el transporte “puerta a puerta” y la utilización de documentos electrónicos de transporte.
4. El Reino Unido también apoya firmemente la finalidad de la CNUDMI y el CMI en el sentido de que el nuevo instrumento sea capaz de introducir una mayor armonía que en el pasado en la legislación nacional relativa al transporte marítimo y de que, en la medida de lo posible, el instrumento aporte uniformidad en esta esfera. En efecto, en opinión del Gobierno del Reino Unido, la viabilidad de un nuevo convenio de transporte marítimo depende esencialmente de que el texto logre la mencionada finalidad.
5. Por último, el Reino Unido valora especialmente la importancia de alcanzar un grado razonable de certidumbre jurídica. Esto significa disponer de un texto cuyas disposiciones estén formuladas con la suficiente claridad como para indicar su intención y cuyo efecto sea factible en la práctica. Se considera que no se habrán de obtener todas las posibles ventajas de un nuevo convenio si su introducción redundará en un aumento inaceptable de la complejidad y la incertidumbre jurídica conducente a litigios innecesarios, costosos y, tal vez, infructuosos. Teniendo en cuenta que no habrá ningún tribunal de apelación capaz de dictar decisiones vinculantes sobre la interpretación del instrumento, la consecuencia de la incertidumbre jurídica podría ser la perpetuación de la discordia.

Observación general del Reino Unido sobre el texto en su conjunto

6. El Gobierno del Reino Unido no tiene ninguna observación que formular sobre lo que podría llamarse el equilibrio comercial del proyecto de convenio. El Gobierno del Reino Unido en ninguna medida ha contribuido a promover los

intereses de los portadores, los cargadores u otras partes en un contrato de transporte de mercancías. Por añadidura, en esta etapa, a juicio del Reino Unido, sería impropio tratar de introducir cambios que pudieran perturbar compromisos ya contraídos sobre determinadas cuestiones comerciales.

7. Por otro lado, el Reino Unido considera importante abordar cuestiones jurídicas técnicas que, de no resolverse ahora, pueden impedir la ratificación del convenio o, si se ratifica, pueden impedir su debido funcionamiento en la práctica o suscitar dificultades, incertidumbres o ulteriormente ocasionar costas innecesarias.

8. En general, el Reino Unido considera que, si bien el texto del proyecto de convenio es sin duda complejo y en algunos lugares le falta claridad, en la práctica el proyecto de convenio debería funcionar razonablemente bien. No obstante, hay dos grandes esferas en que podrían plantearse problemas excepcionales, a cuyo respecto sería importante enmendar el texto antes de su aprobación por la Comisión. Se estima que, a menos de proceder de esa forma, tales problemas podrían constituir, en el peor de los casos, un obstáculo para la ratificación, y en el mejor de los casos, ser causa de numerosas controversias y litigios futuros. Abordaremos ambas esferas a continuación.

Definición de “contrato de transporte”

9. De conformidad con sus disposiciones, el proyecto de convenio se aplica a los “contratos de transporte” (art. 5). Por “contrato de transporte” se entiende (art. 1.1): “todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos”.

10. Resulta evidente que, interpretando literalmente el texto, es esencial para aplicar el convenio que el contrato prevea, de forma expresa o implícita, el transporte marítimo de las mercancías. Como se ha señalado algunas veces, numerosos contratos, por buenas razones comerciales, no especifican el medio de transporte, en absoluto o bien dejando abierta la opción entre varias posibilidades. Si el contrato no establece “un modo específico”, puede parecer que no se aplicará el convenio, a menos quizás que el requisito del transporte por mar sea tácito.

11. En varias etapas se ha propuesto añadir algunas palabras para indicar que un contrato que permita el transporte por mar deberá considerarse un “contrato de transporte” en los casos en que las mercancías se transporten efectivamente por mar. Por el momento esas propuestas han sido rechazadas. El Reino Unido opina que sin tales palabras el convenio se aplicaría a las mercancías transportadas total o parcialmente por mar, en la medida en que el contrato permita dicho transporte. Pero el convenio no es claro a este respecto.

12. El resultado es, por ende, insatisfactorio. Conduce claramente a que, en caso de aprobarse el convenio, su ámbito de aplicación sea parcial e incierto. Esa probabilidad es tanto mayor cuanto que en el artículo 5 se exige, de acuerdo con el contrato de transporte, que algunos de los siguientes lugares estén situados en un Estado Contratante, a saber, el lugar de la recepción, el puerto de carga, el lugar de la entrega o el puerto de descarga. En consecuencia, si el lugar de recepción o el lugar de la entrega no están en un Estado Contratante y no se especifica en el contrato ningún puerto de carga o de descarga, el convenio puede no ser aplicable

aunque de hecho los puertos de carga y de descarga se encuentren realmente en Estados Contratantes.

13. Es importante, a juicio del Reino Unido, que antes de que la Comisión apruebe el proyecto de convenio, se enmiende la definición de “contrato de transporte” así como la formulación del artículo 5, de manera que pertenezca al ámbito del convenio todo transporte marítimo en que el puerto efectivo de carga o el puerto efectivo de descarga se encuentre en un Estado Contratante, y de esa forma un tribunal quede autorizado a tener en cuenta no sólo el contrato de transporte sino también la forma en que las mercancías fueron realmente transportadas.

14. El Reino Unido considera que una cuestión tan fundamental como el ámbito de aplicación del convenio debe quedar zanjada ahora y que no es apropiado dejarla pendiente para más adelante.

Capítulo 9. Entrega de las mercancías; Capítulo 11. Transferencia de derechos

15. El proyecto de convenio contiene un nuevo y problemático capítulo sobre “la entrega de las mercancías”. El loable propósito de este capítulo es proporcionar respuestas jurídicas a preguntas como las siguientes: ¿En qué etapa el destinatario contrae la obligación de aceptar la entrega de las mercancías? ¿De qué recurso dispone el porteador si el destinatario no cumple esta obligación? ¿Qué medidas debe adoptar el porteador para asegurarse de que las mercancías se entregarán a la persona apropiada? ¿De qué recurso dispone el porteador si ningún destinatario reclama las mercancías, o si el titular de un documento de transporte negociable no reclama las mercancías o exige la entrega pero no restituye o no puede restituir un documento de transporte original?

16. En opinión del Gobierno del Reino Unido este capítulo puede crear más problemas de los que resuelve y, en su forma actual, mucho dista de ser satisfactorio. En particular, el artículo 49, cuyo objeto es dar una solución al problema de la entrega sin que medie la presentación de un conocimiento de embarque, irá más bien en detrimento de la función de un documento de transporte negociable como título representativo sin exonerar al porteador del riesgo de una responsabilidad, tenderá a facilitar el fraude, no eximirá al porteador de exigir de todos modos una garantía antes de seguir las instrucciones de la parte controladora o el cargador y, en definitiva, poco beneficiará a ninguna de las partes.

17. Se reconoce que tal vez sea necesario modificar parcialmente la legislación en vigor para atenuar el problema de larga data que plantea la entrega sin la presentación de conocimientos de embarque. El Reino Unido no se opone a esa reforma en sí misma. El inconveniente del artículo 49 propuesto es que su contribución es limitada, además de hacer mucho más compleja e incierta la actual situación jurídica. Presenta el inconveniente adicional de que, en caso de aprobarse, se interpondría a una reforma más satisfactoria y amplia de la normativa pertinente. Por último, el Reino Unido no puede apoyar una reforma que tienda a facilitar el fraude.

18. El Reino Unido considera necesario que la CNUDMI dedique una labor adicional a las cuestiones abarcadas por el Capítulo 9 del proyecto antes de someter un texto completo para su aprobación. El Capítulo 9 debe servir de base para realizar estudios ulteriores. En opinión del Reino Unido este capítulo no ha sido

elaborado en forma suficiente y su adopción perjudicaría la ratificación del proyecto de convenio.

19. En relación con el Capítulo 11 sobre la transferencia de derechos, el Reino Unido considera que el proyecto de texto es actualmente demasiado escueto para lograr ya sea la certidumbre, ya la armonización de la legislación nacional. Asimismo, no debe ser objeto de las mismas condiciones de aplicabilidad que el resto del convenio. Es preciso aclarar y modificar más este capítulo para que redunde en beneficio de los futuros cargadores, destinatarios y portadores.

Conclusión

20. El Reino Unido agradece la oportunidad de comentar el texto del proyecto de convenio. Si bien apoya los esfuerzos de la CNUDMI y considera que el proyecto de convenio encierra varias ventajas posibles, considera que antes de su aprobación por la Comisión, es necesario introducir en el texto algunas enmiendas importantes, a saber:

a) Debería modificarse la definición de “contrato de transporte” para que se tenga en cuenta si las mercancías fueron efectivamente transportadas por mar;

b) El Capítulo 9 sobre la entrega de las mercancías y el Capítulo 11 sobre la transferencia de derechos deberían suprimirse y ser objeto de un examen adicional. En beneficio de toda la comunidad de expedidores y comerciantes se propone que la CNUDMI prepare ulteriormente un instrumento independiente (podrá decidirse más adelante si se tratará de un convenio o de una ley modelo) en que se aborden las cuestiones relativas a la entrega de las mercancías, la transferencia de derechos y tal vez otras cuestiones más (como los derechos de la parte controladora). Se considera que con este enfoque se facilitaría mucho más la armonización de la legislación nacional que el del texto actual.

21. Si la propuesta que figura en b) *supra* no fuera aceptada, el Reino Unido propone en cambio que se reconozca a los Estados Contratantes la facultad de desvincularse de estos capítulos, o al menos del Capítulo 9.