



Asamblea General

Distr. general
14 de abril de 2008
Español
Original: árabe

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 observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales

Adición

Índice

	<i>Página</i>
II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales.....	2
A. Estados.....	2
11. Jordania.....	2



II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales

A. Estados

11. Jordania

[Original: árabe]
[14 de abril de 2008]

a) Observaciones sobre disposiciones concretas

Artículo 1

1. En vista de que el Convenio trata sobre el transporte internacional total o parcialmente marítimo, es preciso agregar a este artículo una definición de lo que se entiende por “parcialmente” y sobre la relación con otros medios de transporte.

2. Definiciones. Agréguese a la lista de definiciones la siguiente definición del concepto de “mercancías peligrosas”:

“Por ‘mercancías peligrosas’ se entenderán las mercancías clasificadas como peligrosas conforme al Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) o con arreglo a las clasificaciones publicadas por los Estados Parte en el Convenio y enunciadas en las normas internacionales vigentes”.

3. Definiciones. Agréguese a la lista de definiciones la siguiente definición del concepto de “recepción”:

“Por ‘recepción’ se entenderá el hecho de que una parte ejecutante o su representante reciban las mercancías y se comprometan a entregarlas de conformidad con las condiciones de transporte”.

4. En el párrafo 2 del artículo 1 se emplea y define el concepto de “contrato de volumen”, pero cabe preguntarse cuál es el concepto opuesto al de contrato de volumen y cómo se denominan los contratos que no son de volumen.

5. Definiciones. Párrafo 5: “Por ‘porteador’ se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador”. Sería preciso complementar esta definición del modo siguiente:

“Por ‘porteador’ se entenderá la persona que se comprometa a transportar mercancías de un lugar a otro mediante pago, y que sea una de las partes en un contrato de transporte”.

6. Definiciones. Existe confusión en el concepto de “Parte ejecutante”, en el párrafo 6 a), y en el de “parte ejecutante marítima”, en el párrafo 7 del mismo artículo, dado que estas funciones se desempeñan dentro de los límites de la zona portuaria con arreglo a la legislación y a las reglamentaciones que rigen su funcionamiento y no porque se actúe en nombre del porteador.

7. En virtud de la definición enunciada en el párrafo 7 del artículo 1, la parte ejecutante marítima no está facultada para emitir un documento de transporte en nombre del porteador, ya que éste es el único que puede emitir un documento de

transporte, lo cual contradice lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 14 del mismo artículo. Debería subsanarse esta contradicción.

8. Definiciones. Párrafo 8 (cargador). Se sugiere la siguiente enmienda:

“Por ‘cargador’ se entenderá la persona que envíe mercancías a un porteador a fin de que sean transportadas de un lugar a otro, y que sea una de las partes en un contrato de transporte”.

9. No resulta útil hacer mención del cargador documentario en el párrafo 9 del artículo 1 y definir este concepto sin explicar sus funciones y obligaciones.

10. Definiciones. Párrafo 14 a). En vez de decir que el documento de transporte prueba “que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte”, sería mejor decir que ello “prueba que el porteador o una parte ejecutante han recibido las mercancías que son objeto de un contrato de transporte”.

11. Definiciones. Enmiéndese el párrafo 14 del artículo 1 agregándole un apartado c), e introduciendo la misma enmienda en el artículo 18, del siguiente tenor:

“c) Pruebe el momento en que el destinatario ha adquirido las mercancías o en que éstas le han sido entregadas”.

12. Definiciones. Párrafo 16. El concepto de “documento de transporte no negociable” se define como “documento de transporte que no sea negociable”. Se sugiere enmendar la definición del modo siguiente:

“Por ‘documento de transporte no negociable’ se entenderá un documento de transporte en el que se especifique el nombre de un único destinatario cuando no le esté permitido a nadie más recibir las mercancías”.

13. En la definición de “buque”, en el párrafo 25 del artículo 1, no se califica el término “embarcación”. La definición sería más precisa si se agregaran, después de “embarcación”, las palabras “en buenas condiciones de navegabilidad”. Así, el texto de la definición sería: “Por ‘buque’ se entenderá cualquier embarcación en buenas condiciones de navegabilidad utilizada para transportar mercancías por mar”. Esta enmienda se ajustaría al enunciado del artículo 15 a).

Artículo 2

14. El texto del artículo 2 (Interpretación del presente Convenio) dice lo siguiente:

“En la interpretación del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación y de asegurar la observancia de la buena fe en el comercio internacional.”

15. La definición sería tal vez más correcta lingüísticamente si se agregara un término más común y el texto del artículo 2 dijera lo siguiente:

“En la interpretación del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación, así como la observancia del principio de la buena fe en el comercio internacional”.

Artículo 3

16. Al final del artículo 3, agréguese las palabras “o siempre y cuando ambos las hayan utilizado anteriormente”, de modo que el texto del artículo 3 diga lo siguiente:

“Cualquier notificación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 20, en los párrafos 1 a 3 del artículo 24, en los apartados b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 38, en el apartado b) del párrafo 4 del artículo 42, en el artículo 46, en el párrafo 3 del artículo 50, en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 53, en el párrafo 1 del artículo 61, en los artículos 65 y 68 y en los párrafos 2 y 5 del artículo 82 deberán hacerse por escrito. Podrán utilizarse comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario, o siempre y cuando ambos las hayan utilizado anteriormente.”

Artículo 4

17. El artículo 4, titulado “Aplicabilidad de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad”, debe ser redactado de nuevo, pues su texto no es claro.

Artículo 6

18. Artículo 6. Exclusiones específicas. Nada justifica que se excluya a los buques fletados del ámbito de aplicación del presente Convenio, especialmente cuando un buque haya sido fletado por el propio porteador. Es peligroso excluir del régimen los contratos del fletamento.

Artículo 12

19. Artículo 12, párrafo 2 b). Fin del período de responsabilidad del porteador a partir de la entrega de las mercancías a una autoridad o a un tercero. Tal como está redactado este apartado, la entrega no puede efectuarse en el puerto, porque en muchos casos el período de responsabilidad del porteador continúa. Por ejemplo, en casos como los de mercancías peligrosas que llegan con direcciones falsas, mercancías que son descargadas y que permanecen bajo la custodia del porteador debido a la mezcla de marcas comerciales y de números al no existir documentos de apoyo para cada mercancía, mercancías que son objeto de transbordo, o contenedores que se han devuelto vacíos al puerto y que son propiedad del porteador.

20. El artículo 12 contiene varias lagunas respecto del período de responsabilidad y resulta difícil aplicarlo sin tener en cuenta otros convenios. Sería mejor remitirse, como base, a las disposiciones sobre el período de responsabilidad enunciadas en las Reglas de Hamburgo.

Artículo 13

21. El artículo 13 del Convenio, relativo al transporte que no es objeto del contrato de transporte, es ininteligible, por lo que es preciso redactarlo con mayor claridad y precisión. A este respecto, cabe preguntarse cómo puede permitirse al porteador emitir un documento de transporte que no esté cubierto por el contrato de transporte

y respecto del cual el porteador no asuma la obligación de transportar las mercancías y de aplicar al documento un período de responsabilidad correspondiente al contrato de transporte.

Artículo 14

22. Párrafo 1. Este párrafo impone al porteador la función del puerto. Este texto no es realista y resulta inaceptable, dado que un gran porcentaje de mercancías transportadas por mar es almacenado y no se entrega directamente.

23. Párrafo 2. Este párrafo elimina la función del puerto encomendándosela al cargador y al porteador simplemente en virtud de su acuerdo. Esta cláusula sería comprensible si el porteador fuera el propietario del puerto y lo administrara él mismo, pero tales situaciones son relativamente poco frecuentes.

24. En el párrafo 1 del artículo 14 del Convenio, después de la palabra “estibar”, agréguese las palabras “y sellar las mercancías para distinguir las mercancías de otras”, de modo que el texto diga lo siguiente:

“1. Durante el período de su responsabilidad definido en el artículo 12, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 27, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar y sellar las mercancías a fin de distinguirlas de otras, transportarlas, conservarlas, custodiarlas, descargarlas y entregarlas con la diligencia y el cuidado debidos.”

25. El artículo 14 está en conflicto con las normas internacionales que rigen la responsabilidad durante la descarga, el transporte y el transbordo.

Artículo 15

26. Esta condición es únicamente aplicable al principio de una travesía.

27. En el presente Convenio no se define, por ejemplo, la naturaleza de la debida diligencia que deberá ejercerse conforme al artículo 15.

Artículo 16

28. Al final del artículo 16, titulado “Mercancías que puedan constituir un peligro”, agréguese lo siguiente: “, siempre y cuando se redacte una declaración en la que se especifiquen las razones que hayan inducido al porteador a adoptar tales medidas y no se hayan adoptado medidas menos perjudiciales para las mercancías, a cargo de las autoridades competentes”.

Artículo 18

29. Fundamento de la responsabilidad. Apartado m) del párrafo 3 relativo a la pérdida de mercancías o a los daños sufridos por las mismas (“medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar”). Este apartado es demasiado general; no se entiende por qué se da mayor importancia a un intento de salvar bienes en el mar que a la pérdida de tales bienes o a los daños sufridos por ellos.

30. Fundamento de la responsabilidad. Deberían fusionarse los párrafos 4 y 5, pues no hay necesidad de dos párrafos distintos para tratar de la misma exclusión.

Artículo 20

31. Párrafo 1, apartado a). En virtud de este apartado, la parte ejecutante marítima tiene la obligación suplementaria de transportar las mercancías a otro Estado, en contra de lo que dispone la definición de “parte ejecutante marítima”, en el párrafo 7 del artículo 1, en virtud de la cual la actividad de dicha parte se limita a la zona portuaria. Convendría corregir esa disparidad.

Artículo 21

32. Párrafo 1: “Si el porteador ... su responsabilidad será solidaria”. Será preciso corregir la versión en árabe empleando la expresión jurídica “su responsabilidad será solidaria”.

33. En el párrafo 1 del artículo 21 del Convenio, relativo a la responsabilidad solidaria, agréguese, en la versión inglesa, la palabra “liability” después de las palabras “joint and several”.

[Este cambio no afecta en absoluto a la versión española, por lo que no se reproduce el texto del párrafo 1 en español.]

Artículo 22

34. El artículo 22 está sujeto a interpretación, por lo que puede dar lugar a muchas discrepancias.

Artículo 23

35. Cálculo de la indemnización. Existe una diferencia de precio entre el momento de la entrega y el momento de la adquisición, en particular si la entrega se ha demorado cierto tiempo. Es preferible restringir la suma al nivel que sea preferible para resarcir al propietario de las mercancías de su pérdida, dado que el precio en el momento de la adquisición es muy superior al que tienen las mercancías en el momento de la entrega, con lo cual el propietario sufre pérdidas si se produce un retraso en la entrega o si el buque modifica su trayecto por razones comerciales no imperativas.

Artículo 27

36. Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar. Convendría aclarar el contenido de este artículo.

Artículos 29 y 30

37. Suprimase el término “razonablemente”, pues resta fuerza al texto.

Artículo 36

38. No se gana nada mencionando la cuestión, ya que sólo se complica el problema.

Artículo 37

39. No es posible permitir que se transporten mercancías sin un documento de transporte, por lo que sería preferible enmendar o suprimir este artículo.

40. Además de la información mencionada, el artículo debería también especificar información sobre el número del documento y el número de copias del original, así como información sobre la declaración conforme a la cual dicho documento se ha emitido de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, y también sobre el nombre de la compañía de seguros, el número y la fecha del contrato de seguro y lo convenido por las partes en el contrato a fin de evitar conflictos con las disposiciones del Convenio o de la legislación nacional pertinente.

Artículo 38

41. Datos del contrato. En el párrafo 1, agréguese un apartado e) que diga lo siguiente:

- e) Una descripción del garante de las mercancías peligrosas.

Artículo 39

42. Es preciso reexaminar el párrafo 3 del artículo 39, pues de él se desprende que el firmante es el porteador y que la carga de la prueba se impondrá a la persona que inicie un litigio.

Artículo 41

43. El texto del párrafo 2 del artículo 41 no está claro debido a las palabras “sin aclarar su significado”, que son confusas.

Artículo 42

44. Reservas relativas a la información sobre las mercancías. Párrafo 1, apartado a). Se dispone que el porteador formulará reservas sobre la información relativa a las mercancías únicamente si le consta que es falsa. No obstante, el porteador debería ante todo pedir al cargador que rectificara la información, de modo que se ajuste a las mercancías. Sería preferible redactar una regla general en materia de reservas que reflejara las mercancías.

Artículo 43

45. Valor probatorio de los datos del contrato. Apartado c), inciso ii). No es posible permitir al porteador transportar contenedores y excluir los números de identificación de los sellos o precintos de los contenedores, dado que con ello se mina la base de la operación propiamente dicha y se propicia la modificación y el contrabando de mercancías, el transporte de artículos prohibidos o peligrosos. La experiencia lo corrobora, y precisamente por esta razón hay todavía algunos casos pendientes de resolución ante los tribunales de Jordania.

Artículo 44

46. ¿No establece esta disposición que en el momento de la entrega el flete ya se ha pagado?

Artículo 47

47. Artículo 47, apartado b). No es posible permitir que el porteador alegue desconocer la dirección del cargador. Si se desconocen las direcciones de todas las

partes mencionadas en este párrafo, ¿quién las conoce? Sin embargo, lo más importante es que en el párrafo no se hace referencia al destino final de las mercancías, especialmente si no es posible deshacerse de ellas a causa de su naturaleza, sus características o su peligrosidad.

48. Apartado d). De este artículo se desprende que las mercancías se han descargado del barco en el puerto al que iban destinadas. Sería preferible que permanecieran en el mismo buque a fin de ser devueltas a su origen por no figurar en ellas ninguna indicación de la dirección del destinatario.

Artículo 49

49. Los apartados e), f), g) y h) son confusos y requieren aclaraciones.

Artículo 54

50. Ejecución por el porteador de las instrucciones. Párrafo 2. Suprímense las palabras “En cualquier caso”.

Artículo 56

51. Este artículo permite introducir modificaciones en el contrato de transporte, particularmente en lo que respecta a los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 52. Ello podría propiciar el contrabando y el transporte de mercancías prohibidas y peligrosas bajo denominaciones falsas y, con ello, la extinción de las responsabilidades, dado que, si bien esto puede ser aceptable en caso de error, también se genera responsabilidad al devolver las mercancías si tales modificaciones provocan una situación que impide la entrega de las mercancías.

Artículo 59

52. El presente artículo autoriza la transferencia de derechos de una parte a otra, pero ¿cómo puede permitirse una transferencia sin la aprobación del beneficiario de la misma? El peligro que esto plantea puede observarse en los registros electrónicos.

53. Este artículo va en contra del principio de la transferencia de derechos, ya que en virtud del derecho toda transferencia requiere ciertos requisitos que no se aplican en el presente artículo, con lo cual se creará una especie de contradicción en la interpretación cuando el concepto jurídico de “transferencia de derechos” no se aplique en el sentido enunciado en el presente Convenio, el cual debería sustituir todo otro concepto a fin de que no hubiera confusión, pues existe una diferencia entre la transferencia y la transferencia por endoso.

54. Las disposiciones relativas a la transferencia enunciadas en el código civil y sus efectos difieren de las disposiciones relativas a la transferencia mediante endoso originalmente enunciadas en el código comercial. Este artículo crea confusión entre la transferencia y la transferencia por endoso.

Artículo 61

55. Es evidente que deberían enmendarse las palabras “en la fecha de la sentencia o del laudo” (párrafo 3) sustituyéndolas por los términos “en la fecha en que se inicien los procedimientos legales o cuando el caso se someta a arbitraje”. Este cambio sería justo, ya que el valor probablemente cambiará entre la fecha en que se

inicien los procedimientos legales y la fecha en que se dicte la sentencia, por ejemplo (lo cual está en consonancia con los principios enunciados en los códigos de procedimiento civil).

56. Límites de la responsabilidad. En el párrafo 3 se fija el valor de la moneda y del Derecho Especial de Giro independientemente de la pérdida para el tenedor del derecho. Asimismo, la disposición enunciada en el artículo 62 debe ser enmendada, dado que se puede dar en muchos casos la situación de que las tarifas aplicadas al transporte no sean equivalentes al precio de las mercancías.

Artículo 63

57. Es preciso reexaminar el artículo 63 a fin de darle una mayor claridad.

Artículos 64 y 65

58. Los artículos 64 y 65 entran en conflicto con la legislación interna, que prevé un plazo de un año.

Artículo 65

59. Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones. Este artículo confiere a la persona contra la que se dirija una reclamación el derecho a prorrogar en cualquier momento el plazo durante el mismo. A consecuencia de ello, el reclamante no podrá llevar adelante su acción.

Artículo 69

60. Párrafo 2. No es posible que una persona que no sea signataria de un contrato quede vinculada por las estipulaciones de dicho contrato (los derechos y las obligaciones) y, a consecuencia de ello, no es posible que una persona quede vinculada por lo que las partes hayan convenido, aun cuando se haya tratado sobre la jurisdicción de un tribunal.

Artículo 70

61. Convendría estudiar y aclarar el artículo 70 teniendo presente el contrato de transporte.

Artículo 72

62. El artículo 72 da la impresión de que los Estados deben pasar a ser partes en el presente Convenio a fin de proteger al propietario de las mercancías y al tenedor de otros derechos, dado que el texto suprime claramente competencias de los tribunales de los Estados que adopten las medidas cautelares.

Artículo 79

63. El artículo 79 prevé un amplio margen para recurrir al arbitraje.

Artículo 82

64. Normas especiales relativas a los contratos de volumen. Debe modificarse el lugar de inserción de esas normas en el Convenio, habida cuenta de que se trata de

disposiciones de carácter sustantivo que afectan al fondo del Convenio. Por lo tanto, sería un error insertarlas después de las disposiciones generales, a las que deberían preceder.

Artículo 83

65. Normas especiales relativas a los animales vivos. Este artículo no especifica ninguna razón para excluir las obligaciones del porteador o para que no se emitan documentos de transporte en los que se consignen la cantidad, el tipo y el peso de las mercancías, así como su destino, etc. Sin embargo, lo más importante es que no debería preverse tal exclusión y que debería mencionarse claramente el cumplimiento de otras obligaciones, como la de presentación de un certificado del país de origen que confirme que los animales no sufren ninguna enfermedad.

Artículo 91

66. El artículo 91 requiere la aprobación del Parlamento de Jordania.

b) Observaciones generales

67. El proyecto de convenio exige de todo Estado que lo ratifique que denuncie otros convenios internacionales mencionados en el capítulo 18 (Disposiciones finales, artículo 91 y sus ramificaciones). Para ello es necesario proceder a un examen detenido del tema con las autoridades especializadas, a fin de evitar que la denuncia de esos otros convenios pueda tener efectos adversos, en caso de que Jordania los haya firmado.

68. Necesidad de evaluar los efectos jurídicos. Es preciso estudiar la cuestión de si al convertirse en signatario del presente Convenio habría que enmendar ciertas leyes y reglamentaciones, como las relativas a los registros electrónicos cuya legalidad en Jordania aún es objeto de examen y aún está pendiente de aprobación. Nuestra experiencia ha demostrado lo fácil que resulta falsificar y modificar el contenido de esos registros. En el artículo 2 del proyecto de convenio se prevé la necesidad de actuar ateniéndose a lo dispuesto.

69. Deberían quedar claras las obligaciones impuestas tanto al porteador como al cargador, a fin de asegurar que se hiciera una clara distinción entre la identidad del cargador y la del destinatario y que, a falta de destinatario, las mercancías fueran devueltas a su origen, impidiendo así el contrabando y el transporte de mercancías prohibidas o peligrosas de un país a otro con falsas direcciones.

70. El documento electrónico de transporte negociable va en contra de lo dispuesto en la legislación bancaria de Jordania, y no se permiten los documentos negociables.

71. El documento de transporte marítimo denominado “conocimiento de embarque” no es un contrato sino una prueba de la existencia de un contrato, lo cual es demostrado por las condiciones consignadas en el conocimiento de embarque, reguladas por los convenios de cada Estado si se aplican las Reglas de Hamburgo o las Reglas de La Haya-Visby, mientras que en este documento no está claro qué condiciones se aplican.

72. En el presente Convenio no figura ninguna disposición relativa a una licencia de transporte sobre cuya base una persona concierte un contrato de transporte.