



Asamblea General

Distr. general
31 de marzo de 2000
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

33° período de sesiones

Nueva York, 12 de junio a 7 de julio de 2000

Derecho del transporte: posible labor futura

Informe del Secretario General

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción	1-11	2
II. Evolución de la labor del Comité marítimo internacional	12-14	3
III. Planteamiento general de los problemas y fase de examen de posibles soluciones	15-52	4
A. Inspección y descripción de las mercaderías en el documento de transporte	17-23	4
B. Documento de transporte	24-31	5
C. Derechos del porteador	32-39	6
D. Obligaciones del cargador, de un tenedor intermedio y del consignatario	40-43	7
E. Entrega y recepción de las mercancías en el lugar de destino	44-50	8
F. Derechos de disposición y derecho a dar instrucciones al porteador	51-52	9
IV. Conclusión	53-57	9

I. Introducción

1. Al examinar la labor futura en el ámbito del comercio electrónico, tras la aprobación de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico en su 29º período de sesiones en 1996¹, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional estudió una propuesta de que incluyera en su programa de trabajo un examen de las prácticas y leyes actuales en la esfera del transporte marítimo internacional de mercancías, con miras a determinar la necesidad de normas uniformes en aquellas esferas en que no existieran dichas normas y a fin de lograr una mayor uniformidad de las leyes².

2. Se dijo a la Comisión que las leyes nacionales y los convenios internacionales existentes dejaban importantes lagunas sobre cuestiones tales como el funcionamiento de los conocimientos de embarque y las cartas de porte marítimo y sobre la relación de esos documentos de transporte con los derechos y las obligaciones existentes entre el vendedor y el comprador de las mercancías, y la posición jurídica de las entidades que financiaban a una de las partes en el contrato de transporte. Algunos Estados disponían de normas sobre estas cuestiones, pero el hecho de que esas disposiciones tuvieran un contenido dispar y de que muchos Estados carecieran de ellas representaba un obstáculo a la libre circulación de mercancías y aumentaba el costo de las operaciones. El empleo creciente de los medios electrónicos de comunicación en el transporte de mercancías agravaba aún más las deficiencias de esas leyes fragmentarias y dispares, y hacía sentir también la necesidad de elaborar normas uniformes que regularan las cuestiones relacionadas con las aplicaciones jurídicas de las nuevas tecnologías.

3. Así pues, se sugirió que se pidiera a la Secretaría que recabara opiniones y sugerencias sobre esas dificultades, no sólo de los gobiernos sino, en particular, de las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales pertinentes que representaran los distintos intereses involucrados en el transporte marítimo internacional de mercancías. Un análisis de dichas opiniones y sugerencias permitiría a la Secretaría presentar, en un período de sesiones futuro, un informe que sirviera de base a la Comisión para tomar una decisión informada sobre el tipo de medidas que conviniera adoptar.

4. Se formularon varias reservas a la sugerencia. Según una de ellas, las cuestiones a considerar eran numerosas y complejas, lo que impondría una pesada carga sobre los recursos limitados de la Secretaría. Debía darse, en su lugar, prioridad a otros temas que ya figuraban, o que se iban a incluir, en el programa de la Comisión. Además, se dijo que la prolongada coexistencia de tratados con diversos regímenes de la responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías y el lento proceso de adhesión al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo) hacía poco probable que la adición de un nuevo tratado a los ya existentes resultara en una mayor armonía del derecho aplicable. En efecto, existía el peligro de que incluso se agudizara la falta de armonía actual de las leyes.

5. Además se dijo que cualquier labor que supusiera una reconsideración del régimen de la responsabilidad probablemente disuadiría a los Estados de adherirse a las Reglas de Hamburgo, lo que no era de desear. Se subrayó que, si había de llevarse a cabo una investigación, ésta no debería abarcar el régimen de la responsabilidad. Empero, se afirmó en respuesta que el examen del régimen de responsabilidad no era el objetivo principal de la labor sugerida, lo que se imponía era proporcionar soluciones modernas a las cuestiones que no estaban suficientemente reguladas en los tratados o que no se abordaban en absoluto.

6. En vista de la división de opiniones, la Comisión no incluyó de momento el examen de las cuestiones sugeridas en su programa. Sin embargo, decidió que la Secretaría coordinara la labor de reunir información, ideas y opiniones sobre los problemas que se daban en la práctica, así como sobre las posibles soluciones al respecto. Deberían consultarse muy diversas fuentes, no sólo los gobiernos, sino también las organizaciones internacionales que representaban a los sectores comerciales en el transporte marítimo de mercancías, tales como el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Cámara de Comercio Internacional, la Unión Internacional de Seguros de Transportes, la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Asimilados, la Cámara Internacional de Navegación Marítima y la Asociación Internacional de los Puertos.

7. En su 31º período de sesiones, en 1998, la Comisión oyó una declaración en nombre del CMI en el

que éste acogió con beneplácito la invitación a que cooperara con la Secretaría para recabar opiniones de los sectores que intervenían en el transporte internacional de mercancías y para preparar un análisis de esa información. Ese análisis permitiría que la Comisión adoptara una decisión fundada en cuanto al modo de proceder más conveniente³. En ese período de sesiones, se expresó un firme apoyo a los trabajos exploratorios que habían emprendido el CMI y la Secretaría de la Comisión. La Comisión manifestó su agradecimiento al CMI por su disposición a emprender un proyecto tan importante y de tan amplio alcance, respecto del cual había poco o ningún precedente en el plano internacional⁴.

8. En el 32º período de sesiones de la Comisión, en 1999, se comunicó en nombre del CMI que se había pedido a un grupo de trabajo del CMI que preparara un estudio sobre una amplia gama de cuestiones relativas al derecho internacional del transporte con miras a determinar las esferas en que se requería unificación o armonización por parte de los sectores comerciales interesados. Al realizar el estudio se había comprobado que esos sectores se mostraban sumamente interesados por el proyecto y habían ofrecido sus conocimientos técnicos y jurídicos en apoyo de esa labor. A la luz de esa reacción favorable y de las conclusiones preliminares del grupo de trabajo, una mayor armonización en la esfera del derecho del transporte tendría evidentemente beneficios considerables para el comercio internacional. El grupo de trabajo había encontrado una serie de cuestiones que no se trataban en los actuales instrumentos de unificación. Algunas de esas cuestiones se regían por normas de derecho interno que no estaban en modo alguno armonizadas en el plano internacional. Esa falta de armonización se hacía sentir particularmente en el campo del comercio electrónico. Se comunicó que el grupo de trabajo había descubierto numerosos puntos de interacción entre los distintos tipos de contrato que se utilizaban en el comercio y en el transporte de mercancías a nivel internacional (como los contratos de compraventa, los contratos de transporte, los contratos de seguro, las cartas de crédito, los contratos de expedición de carga, así como varios otros contratos conexos). El grupo de trabajo se proponía aclarar la naturaleza y la función de estas interacciones, así como reunir y analizar las normas por las que actualmente se regían. En una etapa ulterior, esa labor incluiría una reevaluación de los principios por los que se regía la responsabilidad a fin de determinar su

compatibilidad con un sector más amplio de los regímenes aplicables al transporte de mercancías⁵.

9. En el 32º período de sesiones de la Comisión se comunicó también que el grupo de trabajo había enviado un cuestionario a todas las organizaciones miembros del CMI representativas de un gran número de ordenamientos jurídicos. El objetivo del CMI, una vez recibidas las respuestas al cuestionario, consistía en crear un subcomité internacional del CMI con miras a analizar los datos y hallar una base para la labor futura de armonización del derecho en la esfera del transporte internacional de mercancías. Se dieron seguridades a la Comisión de que el CMI le brindaría su asistencia en la preparación de un instrumento de armonización universalmente aceptable⁶.

10. En su 32º período de sesiones, la Comisión había expresado su agradecimiento al CMI por haber dado curso a su solicitud de cooperación y había pedido a la Secretaría que siguiera cooperando con el CMI en la recopilación y el análisis de información. La Comisión esperaba con interés el informe que se le presentaría en un próximo período de sesiones con los resultados del estudio junto con propuestas para la labor futura⁷.

11. La finalidad del presente documento es informar a la Comisión acerca de la labor que ha realizado hasta el momento el CMI en colaboración con la Secretaría de la Comisión desde la celebración del 32º período de sesiones de la Comisión. Con este informe se trata de facilitar la decisión de la Comisión acerca de la naturaleza y el ámbito de cualquier labor futura que pudiera ser de utilidad que llevara a cabo la Comisión.

II. Evolución de la labor del Comité marítimo internacional

12. El CMI se comprometió a organizar, en colaboración con la Secretaría de la Comisión, una amplia labor de reunión y cotejo de opiniones y sugerencias relativas a los problemas prácticos de este comercio y a las posibles soluciones de esos problemas. El Consejo Ejecutivo del CMI estableció un Comité Directivo para examinar el proyecto. Este Comité publicó un informe fechado el 29 de abril de 1998⁸ en el que esbozaba la labor que debería realizar un grupo de trabajo. Así pues, se creó un grupo de trabajo internacional que estudió las cuestiones esbozadas en el informe del comité directivo y elaboró un cuestionario que se envió a todas las

asociaciones nacionales de derecho marítimo en mayo de 1999.

13. En el cuestionario se trataban los siguientes temas: a) inspección de las mercancías y descripción de las mismas en el documento de transporte; b) documento de transporte (fecha, firma y declaraciones consignadas en el documento de transporte, además de la descripción de las mercancías); c) derechos del porteador (flete, falso flete, sobrestadía y otros recargos y derechos de retención); d) obligaciones del cargador, del tenedor intermedio del documento de transporte y del consignatario; e) entrega y recepción de las mercancías en el lugar de destino; y f) derechos de “disposición”.

14. El Consejo Ejecutivo del CMI creó un Subcomité Internacional sobre cuestiones jurídicas del transporte en el que se invitó a participar a delegados de todas las asociaciones nacionales de derecho marítimo así como a las organizaciones internacionales interesadas en el comercio y el transporte marítimo. El Subcomité Internacional se reunió en Londres los días 27 y 28 de enero de 2000 y está previsto que se reúna de nuevo en Londres los días 6 y 7 de abril de 2000 y en Nueva York los días 7 y 8 de julio de 2000. Desde el comienzo del proyecto se entablaron consultas con los sectores interesados de la industria del transporte, en el curso de mesas redondas y de reuniones bilaterales.

III. Planteamiento general de los problemas y fase de examen de posibles soluciones

15. En su primera reunión, el Subcomité Internacional examinó las seis cuestiones que se mencionan en el párrafo 12 *supra*. En el mandato del Subcomité Internacional se le pide que elabore un proyecto de instrumento para uniformar el derecho del transporte. En esa reunión se señalaron cuestiones que cabría resolver en dicho instrumento.

16. En los párrafos que figuran a continuación se recoge un resumen de la información que examinó el Subcomité Internacional en su primera reunión sobre la situación del derecho aplicable a esas seis cuestiones y las posibles soluciones que, según lo acordado en la primera sesión del Subcomité Internacional, presentará el grupo de trabajo al Subcomité para que éste las examine en su segunda reunión. En los párrafos que figuran a

continuación, los países a los que se hace referencia son países miembros de las asociaciones nacionales de derecho marítimo y miembros nacionales de otras organizaciones que respondieron al cuestionario. Las respuestas pueden consultarse en la dirección en Internet del CMI (www.comitemaritime.org).

A. Inspección y descripción de las mercaderías en el documento de transporte

17. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque en el que consten, entre otros, la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o remesas, el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo (datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador) y el estado aparente de las mercancías (véanse el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Reglas de la Haya), art. 3, párr.3, apartado b); las Reglas de La Haya modificadas por el Protocolo de Bruselas de 1968 (Reglas de La Haya-Visby) art. 3, párr.3, apartados b) y c); y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo), art. 15, párr. 1, apartados a) y b)).

18. Se plantea la cuestión de hasta qué punto el porteador es responsable de inspeccionar las mercancías que transporta, en particular en situaciones en que la inspección efectiva tal vez no sea materialmente razonable, ni viable desde el punto de vista económico, como en el transporte de cargas a granel, mercancías en contenedores, el transporte de numerosos artículos pequeños, las cargas técnicas o en los casos en que en el puerto de carga no se disponga de instalaciones para pesar. Otra cuestión es hasta qué punto los detalles que figuran en el documento de transporte deberían establecer la presunción de esa información, en particular en los casos en que dicha información se reciba del cargador por vía electrónica.

19. Las respuestas al cuestionario del CMI pusieron de manifiesto que había bastante coherencia en el planteamiento relativo a esta cuestión. Se entiende que las mercancías se reciben en estado y condición

“aparentemente” buenos según la inspección visual externa (en Australia, el Canadá, China, España, los Estados Unidos de América, Hungría, Italia, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia, los Países Bajos, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Turquía), sin que se intervenga en el embalado (en el Canadá), teniendo también en cuenta, cómo está prescrito en algunos ordenamientos, otros elementos como el peso (en Australia y el Japón), el ruido y el olor (en el Japón), y el billete de embarque o recibo del contramaestre (en Nueva Zelandia). En Polonia se sigue el criterio de la buena fe: se entiende que el porteador no tenía conocimiento (pese haber ejercido la diligencia debida) de que las mercancías fueron embarcadas en condiciones distintas a las que consten en el conocimiento de embarque. En Indonesia parece que por “aparentemente en buen estado” se entiende que el porteador ha recibido las mercancías conforme a lo estipulado y en buenas condiciones, habiendo “revisado por dos veces” el estado de las mercancías.

20. El porteador no dispone de medios razonables para comprobar los datos que proporciona el cargador cuando las mercancías están en contenedores y han sido embaladas por el cargador (en Australia, la Argentina, los Estados Unidos, Indonesia, Noruega, los Países Bajos y el Reino Unido), cuando se trata de mercancías a granel (en Italia y los Países Bajos) salvo los informes relativos al peso y al examen (en China), en el caso de las mercancías embaladas en general (en los Países Bajos), cuando se trata de cargas técnicas (en Noruega), en los supuestos en que es poco económico contar la carga (en Italia y los Países Bajos) o cuando no se dispone de instalaciones para pesar (en los Estados Unidos).

21. El planteamiento general es que el porteador puede negarse a incluir en un conocimiento de embarque información que sea evidentemente incorrecta (en Australia, el Canadá, España, los Estados Unidos, Noruega y los Países Bajos) o cuando tenga razones para creer que la información es incorrecta (en Australia, el Canadá, España, los Estados Unidos y Noruega). Sin embargo, en Italia el porteador sólo podrá negarse a incluir en el conocimiento de embarque la información que haya realmente comprobado que es incorrecta.

22. En la primera reunión del Subcomité Internacional hubo acuerdo en que, cuando el porteador tuviera razones fundadas para sospechar que la información presentada por el cargador no correspondía exactamente a las

mercancías, estaba obligado a verificar la información si disponía de medios razonables para hacerlo. Así pues, el porteador sólo quedaría excusado de incluir la información requerida cuando no dispusiera de medios razonables para comprobarla.

23. El Subcomité Internacional examinó, entre otras cuestiones, las condiciones en las que el porteador podría protegerse omitiendo del documento de transporte una descripción de las mercancías que no pudiera comprobar (por ejemplo, insertando cláusulas como la de “se dice qué contiene” y “pesadas y contadas por el cargador”), los efectos de las cláusulas explicativas en los documentos de transporte y la conveniencia de elaborar disposiciones armonizadas que regulen el empleo y los efectos de dichas cláusulas, teniendo en cuenta sus consecuencias prácticas en relación con el transporte en contenedores.

B. Documento de transporte

24. Si bien en el artículo 16 de las Reglas de Hamburgo se enumeran ciertos requisitos mínimos que deben figurar en el conocimiento de embarque, en las Reglas de La Haya-Visby esta cuestión queda, en gran medida, sin determinar, al no hacerse referencia alguna en concreto a la fecha y firma del conocimiento de embarque ni a los métodos para identificar al porteador. Por tanto, el contenido del conocimiento de embarque y las consecuencias de la falta de información o de la inexactitud de ésta se dejan, en general, al derecho interno.

1. Fecha

25. En la actualidad es obligatorio que figure la fecha en el documento de transporte (en Alemania, la Argentina, China, España, Indonesia, el Líbano, Noruega, los Países Bajos, Polonia, la República Popular Democrática de Corea y Turquía) o bien, pese a de no ser obligatorio, constituye una práctica habitual (en Australia, el Canadá, los Estados Unidos, Nueva Zelandia y el Reino Unido), a fin, generalmente, de cumplir con los requisitos de los bancos que vayan a emitir las cartas de crédito.

26. La fecha aplicable es la de la firma del conocimiento de embarque (en Italia, el Japón, los Países Bajos y la República Popular Democrática de Corea), la fecha de emisión (en Alemania y Polonia), la fecha de recepción o embarque de la carga (en Australia, el Canadá,

China, los Estados Unidos, Italia, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia, el Reino Unido y Turquía) o un plazo de 24 horas a partir de la fecha de embarque de las mercancías (en España).

27. En opinión de la mayoría de los participantes en la primera reunión del Subcomité Internacional, la fecha no debería considerarse un elemento fundamental del conocimiento de embarque y debería entenderse que un conocimiento de embarque sin fecha es válido. No obstante, se sugirió que sería útil contar con una disposición general armonizada que aclarase la función práctica de la fecha mencionada en el conocimiento de embarque. También se sugirió que en el Subcomité Internacional se examinaran las consecuencias jurídicas de la emisión de un conocimiento de embarque con una fecha inexacta o incorrecta.

2. Firma

28. En algunos países la firma del conocimiento de embarque es obligatoria (como en la Argentina, China, España, Hungría, Italia, el Japón, el Líbano, Noruega, los Países Bajos, Polonia, la República Popular Democrática de Corea y Turquía), mientras que en otros no es necesaria (en Alemania, Australia, el Canadá, los Estados Unidos, Indonesia, Nueva Zelandia y el Reino Unido), los conocimientos de embarque se firman si lo pide el expedidor (en Alemania) o se acostumbran a firmar en la práctica (en Australia, el Canadá, los Estados Unidos, Nueva Zelandia y el Reino Unido) al requerirlo los bancos para la emisión de cartas de crédito.

29. Se ha sugerido que el Subcomité Internacional debería prestar especial atención a las consecuencias jurídicas de la falta de autorización para firmar un conocimiento de embarque en nombre del porteador aparente y estudiar medios de firmar el documento de transporte que sean aceptables.

3. Declaraciones que figuran en los documentos de transporte además de la descripción de las mercancías

30. En algunos ordenamientos nacionales se exige que en el conocimiento de embarque figure el nombre del porteador (por ejemplo en Alemania, China, España, Italia, el Japón, el Líbano, Noruega, Polonia y Turquía) y la dirección del porteador (en Alemania, China, el Líbano

y Noruega) o del capitán (en España), o simplemente el domicilio del porteador (en Italia) o su "nombre" (en Polonia). En otros ordenamientos no se exigen dichos requisitos (en la Argentina, Australia, el Canadá, los Estados Unidos, Hungría, Indonesia, Nueva Zelandia, los Países Bajos y el Reino Unido), aunque en algunos es costumbre consignar el nombre del porteador.

31. En relación con este tema, se ha sugerido que el Subcomité Internacional debería estudiar cuáles son los elementos relevantes para la identificación del porteador y cuáles son las consecuencias de la inclusión obligatoria de las condiciones de la póliza de fletamento en el conocimiento de embarque a fines de identificación del porteador.

C. Derechos del porteador

32. Entre los temas principales relativos a los derechos del porteador que ha examinado hasta la fecha el Subcomité Internacional se encuentran: cuándo está devengado el flete y cuándo debe ser pagado; cuál es el efecto del incumplimiento contractual de la obligación de pagar el flete; si el porteador tiene derecho a impedir la entrega de las mercancías hasta que se pague el flete; si el porteador puede ejercer el derecho de retención de la carga; hasta qué punto puede ampararse el cargador en una cláusula de cesación de responsabilidad para eximirse de ésta; si el porteador puede reclamar el pago del falso flete, la sobrestadía y otros recargos al igual que el flete, o si ello depende del documento de transporte.

1. Flete

33. El significado de las expresiones "flete abonado" y "flete a abonar" se interpreta generalmente de manera uniforme, es decir, "abonado" impide que el transportista o porteador pueda reclamar al consignatario el flete, mientras que "a abonar" supone que el porteador puede exigir al consignatario el flete (en la Argentina, el Canadá, China, España, los Estados Unidos, Indonesia, Italia, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia, los Países Bajos, la República Popular Democrática de Corea y Turquía). También existe bastante uniformidad en lo relativo a la responsabilidad por el pago del flete, que en algunos países corresponde al que lo recibe (en Alemania, el Canadá, Hungría, el Japón, el Líbano, Noruega, Polonia y Turquía), o se presume que corresponde al cargador (en el Canadá, los Estados Unidos, Hungría y los Países Bajos),

mientras que en otros casos depende de las condiciones del contrato (en la Argentina, Australia, China, España, Italia, el Japón y Nueva Zelandia). Los tenedores intermedios del documento de transporte pueden ser responsables del pago del flete (en el Canadá) o no serlo (en el Japón).

34. En general, el flete se considera devengado cuando se ha realizado el porte, a menos que en el contratos se estipule otra cosa (en la Argentina, Australia, el Canadá, China, los Estados Unidos, Indonesia, Italia, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia, los Países Bajos, el Reino Unido y Turquía). De manera análoga, se entiende en general que el flete deberá pagarse una vez devengado (tras la llegada) a menos que en el contrato se estipule otra cosa (en la Argentina, Australia, el Canadá, China, los Estados Unidos, Indonesia, Italia, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia, los Países Bajos, el Reino Unido y Turquía).

35. El efecto del incumplimiento es diferente: el porteador puede conservar un derecho al pago del flete (en Italia) o conservarlo únicamente si el transporte ha sido efectuado (en el Reino Unido); en la medida en que el flete sea debido con respecto a la totalidad del flete (en España, los Estados Unidos, Hungría, el Japón y Noruega); y en la suspensión de la obligación correspondiente al flete a fin de que, de pagarse el flete antes del suceso que dé lugar al incumplimiento, el porteador lo conserva y, de no ser así, no tiene derecho a reclamar el pago del flete (en Australia y Nueva Zelandia).

2. Falso flete, sobrestadía y otros recargos

36. La responsabilidad del cargador por el falso flete, la sobrestadía y otros recargos depende del contrato (en la Argentina, Australia, el Canadá, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia y el Reino Unido), aunque en Italia el cargador es responsable por el falso flete, y en Turquía el porteador puede negarse a realizar la entrega por impago del falso flete y de otros recargos al igual que el flete. Generalmente las cláusulas de cesación de responsabilidad son válidas (en Australia, el Canadá, China, España, los Estados Unidos, Italia, Noruega, los Países Bajos, el Reino Unido, Suecia y Turquía), con la excepción de Indonesia.

37. A menos que en el contrato se especifique otra cosa, el consignatario sería responsable del falso flete, la sobrestadía y otros recargos (en Australia, el Canadá, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia, los Países Bajos y el

Reino Unido), aunque en Noruega el consignatario sólo es responsable de la sobrestadía en el puerto de carga cuando la cantidad figure de manera expresa en el conocimiento de embarque.

3. Derecho de retención

38. El derecho del porteador a retener la entrega de las mercancías hasta que se haya pagado el flete goza, con pocas excepciones (en la Argentina), del reconocimiento general (en Alemania, Australia, el Canadá, China, España, los Estados Unidos, Hungría, Indonesia, Italia, el Japón, el Líbano, Noruega, Nueva Zelandia, los Países Bajos, Polonia, el Reino Unido y Turquía). El derecho que tiene el porteador es una forma de posesión que, por tanto, normalmente se extingue con la entrega de las mercancías (en Australia, el Canadá, los Estados Unidos, Noruega, Nueva Zelandia, Polonia y el Reino Unido), con algunas excepciones (en Alemania, la Argentina, Italia y el Líbano), que deberán hacerse valer oportunamente (en la Argentina e Italia).

39. Aunque en el Japón puede ejercerse un derecho de retención general, esto no suele ser el caso (en la Argentina, España, los Estados Unidos, Italia, el Líbano y los Países Bajos) o sólo será posible si el derecho ha sido claramente estipulado en esos términos en el contrato de transporte (en Australia, el Canadá, Noruega, Nueva Zelandia y el Reino Unido).

D. Obligaciones del cargador, de un tenedor intermedio y del consignatario

1. Cargador

40. El cargador tiene la obligación de embarcar cargas claramente identificables y de proporcionar una descripción precisa de las mercancías en el documento de transporte (en Alemania, la Argentina, Australia, el Canadá, los Estados Unidos, Indonesia, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia, los Países Bajos y el Reino Unido). Cuando el cargador embarque las mercancías, tendrá la obligación de embalarlas adecuadamente de acuerdo con las características de aquéllas (en Alemania); embarcar mercancías peligrosas sólo con el consentimiento del porteador (en Alemania y el Japón la obligación consiste simplemente en notificar al porteador el carácter peligroso de las mercancías); en su caso, cumplir los requisitos relativos a la identificación y el embalado de mercancías

peligrosas (en el Canadá); entregar las mercancías al porteador en la forma acordada en el documento de transporte y abonar el flete, a menos que se haya acordado otra cosa, siempre que dicho acuerdo figure con claridad en el anverso del documento de transporte (en el Japón).

2. Tenedor intermedio

41. En las respuestas al cuestionario no se precisaron las obligaciones de los eventuales tenedores intermedios del documento de transporte o conocimiento de embarque.

3. Consignatario

42. El consignatario tiene la obligación de recibir o hacerse cargo de las mercancías (en el Canadá, China, España, los Estados Unidos, Hungría, Indonesia, Italia, el Japón, Noruega, los Países Bajos, Polonia y el Reino Unido) y de retirar las mercancías (en el Canadá), aun cuando éstas estén dañadas (en la Argentina, el Canadá, España, los Países Bajos, Polonia y el Reino Unido) siempre que las mercancías sigan siendo reconocibles (en el Canadá y Polonia), o que “conserven su identidad comercial” (en Australia, Nueva Zelanda y el Reino Unido), o salvo en un supuesto de pérdida total presumible o implícita de su valor (*total constructive loss*) (en los Estados Unidos). La recepción deberá hacerse con puntualidad (en Australia, el Canadá, los Estados Unidos, Nueva Zelanda, Polonia y el Reino Unido) y prestando colaboración (en la Argentina, Australia, España, los Estados Unidos, Italia, Noruega, Nueva Zelanda, los Países Bajos, Polonia y el Reino Unido). Si las mercancías sufren daños que impidan reconocerlas, el consignatario estará obligado a prestar la cooperación necesaria para que el porteador examine las mercancías (en España).

43. El porteador tiene la obligación de aceptar las instrucciones relativas a la entrega de las mercancías que le dé un tenedor fehaciente del conocimiento de embarque (en Australia, el Canadá, China, los Estados Unidos, el Japón, Nueva Zelanda, Polonia y el Reino Unido) y de entregar las mercancías al consignatario en el lugar de destino (en la Argentina, Australia, el Canadá, los Estados Unidos, Indonesia, Italia, Nueva Zelanda, los Países Bajos, Polonia, el Reino Unido y Turquía). En caso de que existan compartimentos frigoríficos, la asociación neozelandesa pidió además que fuera obligatorio presentar (cuando se solicite) el registro térmico de las cámaras de

refrigeración correspondiente al período en el que las mercancías estuvieron bajo la custodia del porteador.

E. Entrega y recepción de las mercancías en el lugar de destino

44. Entre las cuestiones que examinó el Subcomité Internacional se encontraban las siguientes: en qué circunstancias podrá negarse el consignatario a aceptar la entrega de las mercancías; cuál es la conducta adecuada que deberá seguir el porteador en esos casos; y cuál es el procedimiento adecuado de entrega cuando las mercancías lleguen antes que el documento de transporte, como sucede con frecuencia en la práctica.

45. El porteador deberá entregar las mercancías a la persona facultada para hacerse cargo de ellas a su entrega. El porteador, que entregue las mercancías sin que el consignatario le presente el conocimiento de embarque, será responsable de cualquier pérdida que se produzca (en Alemania, Australia, España, los Estados Unidos, Nueva Zelanda, los Países Bajos, el Reino Unido y Turquía). La carta de indemnidad (*letter of indemnity*) constituye un contrato independiente por el que se indemniza al porteador por asumir dicha responsabilidad. La entrega amparada en una carta de indemnidad no afectará en modo alguno al derecho de la persona que, por lo demás, esté legitimada para recibir la entrega a presentar una reclamación contra el porteador (en Australia, el Canadá, España, los Estados Unidos, Hungría, el Japón, Noruega, Nueva Zelanda, los Países Bajos, el Reino Unido y Turquía).

46. La mayoría de los participantes en la primera reunión del Subcomité Internacional se mostraron a favor de que se impusiera expresamente al consignatario la obligación de aceptar la entrega. También se señaló que, en ese caso, el porteador debería tener la obligación de notificar al consignatario que las mercancías estaban listas para ser entregadas. Asimismo se opinó que, si el consignatario no aceptaba la entrega, o no aparecía ningún consignatario en el lugar de destino, o por alguna otra razón el porteador no podía realizar la entrega, la contraparte del porteador en el conocimiento de embarque debería, en principio, asumir la responsabilidad financiera y ser la que daba instrucciones sobre cómo disponer de las mercancías. También se sugirió que los conocimientos de embarque deberían estar sujetos a plazos de forma que transcurrido un determinado plazo, se extinguiría el

derecho a reclamar amparándose en el conocimiento de embarque.

47. El Subcomité Internacional estudió también la cuestión de cuál debería ser la conducta adecuada del porteador cuando el consignatario no se presentase en el puerto de descarga para hacerse cargo de la entrega o se negara a hacerse cargo de la entrega, y en que circunstancias podía disponer de las mercancías el porteador.

48. El derecho a disponer existe en muchos ordenamientos internos (en Alemania, la Argentina, el Canadá, los Estados Unidos, Hungría, Indonesia, Italia, el Japón, Noruega, Nueva Zelanda y los Países Bajos). El porteador puede desembarcar las mercancías y pasarlas por la aduana (en Nueva Zelanda), y almacenarlas (en la Argentina, el Canadá, China, los Estados Unidos, Hungría, Indonesia, Italia, el Japón, Noruega, Nueva Zelanda, los Países Bajos, la República Popular Democrática de Corea, el Reino Unido y Turquía). En algunos ordenamientos nacionales se exige, en vez de ello, que el porteador deposite las mercancías en manos de la autoridad judicial competente (en España, Indonesia, Italia y el Japón).

49. Deberá notificarse (en Alemania, Hungría, Italia y el Japón), inmediatamente (en Hungría, Italia y el Japón), al consignatario (en el Japón) o al expedidor (en Hungría e Italia). Los gastos de almacenamiento van unidos a las mercancías (en la Argentina y los Estados Unidos), corresponden al cargador (en el Canadá, Hungría y el Japón) o al consignatario (en el Canadá, China, los Estados Unidos, Noruega, los Países Bajos, la República Popular Democrática de Corea y el Reino Unido), en caso de que el consignatario sea parte en el contrato de transporte (en los Países Bajos) o exija la entrega o presente una reclamación al respecto (en Australia, Nueva Zelanda y el Reino Unido).

50. El porteador podrá vender o subastar las mercancías transcurrido un plazo variable: 60 días en China, 20 días en España, 15 días en Hungría, 14 días en el Japón y un “período razonable” en Noruega. Las mercancías se venden bajo supervisión del tribunal (en China, Indonesia, el Japón y los Países Bajos). Las mercancías podrán venderse si el consignatario persiste en no cooperar (en Nueva Zelanda) o podrán subastarse a discreción (en el Japón).

F. Derechos de disposición y derecho a dar instrucciones al porteador

51. Un rasgo peculiar del contrato de transporte es que la parte que concierta ese contrato con el porteador tiene derecho a disponer de las mercancías. Ello le da derecho en particular a pedir al porteador que detenga las mercancías en tránsito, que cambie el lugar de entrega de las mercancías y que las entregue a un consignatario distinto del indicado en el documento de transporte. Además de estos derechos, se reconoce que su titular también podrá negociar nuevas condiciones con el porteador, si bien se entiende que, en este último supuesto, el porteador estará obrando conforme a su derecho tanto si rechaza como si acepta dichas modificaciones del contrato. Aunque los instrumentos internacionales relativos al transporte marítimo (las Reglas de La Haya y las Reglas de Hamburgo) no han tratado hasta el momento esta cuestión, sí lo han hecho una serie de instrumentos relativos a otras formas de transporte que ofrecen, de este modo, al menos una base para una posible unificación ulterior.

52. Se ha sugerido que el Subcomité Internacional debería seguir examinando la cuestión del momento en el que se transfiere efectivamente el derecho de disposición y el derecho a dar instrucciones al porteador, teniendo en cuenta el tipo de documento de prueba del contrato de transporte que hayan utilizado las partes (por ejemplo, un conocimiento de embarque, una carta de porte marítimo u otro documento electrónico equivalente) y los casos en que no se haya emitido ningún documento de transporte. También se ha sugerido que el Subcomité Internacional estudie las pruebas de identidad personal que deberá presentar toda persona para ejercer el derecho de disposición o el derecho a dar instrucciones al porteador.

IV. Conclusión

53. La labor realizada hasta la fecha por el CMI en colaboración con la Secretaría se ha centrado, como se ha señalado anteriormente, en cuestiones relacionadas con la inspección y descripción de las mercancías en el documento de transporte; el contenido de dicho documento; los derechos del porteador; las obligaciones del cargador, el tenedor intermedio y el consignatario; la entrega y recepción de las mercancías en el lugar de destino; los derechos de disposición; y el derecho a dar instrucciones al porteador.

54. En el curso de esta labor, se ha observado que, aunque aún se emplean los conocimientos de embarque, en especial cuando se requiere un documento negociable, el transporte efectivo por mar de las mercancías no pasa a veces de ser un mero segmento de su transporte internacional. En el comercio con contenedores, incluso un conocimiento de embarque de puerto a puerto conllevaría la recepción y la entrega del contenedor en algún lugar no directamente relacionado con la arribada o la descarga del buque. Además, en la mayoría de los casos no es posible aceptar la entrega de las mercancías al costado del buque. Asimismo, cuando se emplean diversas modalidades de transporte, a menudo hay lagunas entre los regímenes imperativamente aplicables a cada una de ellas. Por tanto, se ha propuesto que, al elaborar un régimen internacional armonizado que cubra todas las relaciones entre las partes en el contrato de transporte durante la totalidad del período que la carga esté bajo la custodia del porteador, también deberían estudiarse las cuestiones que surjan en relación con actividades inherentes al transporte acordado por las partes y que tengan lugar antes de la carga y después de la descarga, así como las cuestiones que surjan en relación con los embarques cuando se contemple más de una modalidad de transporte. Además, si bien el aspecto más destacado de esta labor, según su concepción original, era el examen de las ramas del derecho relativas al transporte de mercancías que no hayan sido previamente objeto de acuerdos internacionales, ha ido en aumento la opinión de que ahora debería ampliarse el proyecto general inicial para incluir un régimen de la responsabilidad actualizado que sirviera para complementar el régimen del instrumento de armonización propuesto.

55. En ese sentido, debería señalarse que se formularon expectativas semejantes en el 32º período de sesiones de la Comisión, al expresarse interés por el estudio anunciado, cuyo alcance no se limitaría a la responsabilidad de los porteadores y en el que se examinaría la interdependencia entre los diversos contratos que se utilizaban en el transporte internacional de mercancías, así como la necesidad de respaldar jurídicamente las prácticas contractuales y comerciales modernas en materia de transporte. Se afirmó que la creciente falta de armonía en la esfera del transporte internacional de mercancías era motivo de preocupación y que, a fin de proporcionar cierta base jurídica a las prácticas contractuales y comerciales modernas en materia de transporte, era necesario ir más allá de la cuestión de la

responsabilidad y, de ser preciso, reconsiderar las posturas adoptadas en el pasado. Se dijo además que se deberían examinar diversas iniciativas regionales en la esfera del derecho del transporte para tenerlas en cuenta en toda labor futura que se emprendiese en ese ámbito del derecho.⁹

56. Una vez determinadas las cuestiones a examinar y tras los debates preliminares que tuvieron lugar en la primera reunión del Subcomité Internacional, se acordó que un grupo de trabajo del CMI elaborase un documento en el que se expusieran dichas cuestiones y se propusieran posibles soluciones, en algunos casos con más de una opción, para que lo examinase el Subcomité Internacional.

57. Tal vez la Comisión desee tomar nota de los progresos realizados desde su 32º período de sesiones, en el que pidió a la Secretaría que colaborase con el CMI en la recopilación y el análisis de información sobre posibles temas para la labor futura en el ámbito del derecho del transporte. Tal vez la Comisión desee pedir a la Secretaría que continúe colaborando con el CMI con miras a presentar, en el próximo período de sesiones de la Comisión, un informe en el que se recojan las cuestiones en materia de derecho del transporte con respecto a las que la Comisión podría iniciar una labor futura y se presenten las posibles soluciones que se hubieran examinado en el curso de las consultas entre el CMI y la Secretaría, incluidas, en su caso, las conclusiones que pudieran haberse alcanzado y las sugerencias que pudieran haberse formulado en el coloquio sobre el derecho marítimo que se celebrará en Nueva York el 6 de julio de 2000, con ocasión del 33º período de sesiones de la Comisión.

Notas

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/51/17).*

² *Ibíd.*, párr. 210.

³ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/53/17), párr. 264.*

⁴ *Ibíd.*, párr. 266.

⁵ *Ibíd.*, quincuagésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/54/17), párr. 413.

⁶ *Ibíd.*, párr. 415.

⁷ *Ibíd.*, párr. 418.

⁸ *CMI Year Book 1998*, págs. 108 a 117.

⁹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/54/17), párr. 417.*