

**Asamblea General**

Distr. general
20 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
12. Países Bajos	2

* La presentación de esta nota se retrasó debido a que fue recibida tardíamente.



II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales

A. Estados

12. Países Bajos

[Original: inglés]
[19 de mayo de 2008]

a) Observación de carácter general

1. El Gobierno de los Países Bajos valora particularmente la labor realizada por la CNUDMI con miras a formular un nuevo convenio relativo a los contratos de transporte internacional marítimo de mercancías. Los convenios vigentes datan de 1924, 1968 y 1978 y, por consiguiente, se han quedado desactualizados. Además, esos convenios pasan por alto importantes esferas del derecho del transporte marítimo y no abordan determinados problemas concretos.
2. Por consiguiente, es motivo de beneplácito que el nuevo proyecto de convenio:
 - i) prevea la modernización del derecho marítimo, entre otras cosas, gracias a que:
 - aa) introduce un régimen más equilibrado de las obligaciones del porteador y de su responsabilidad por pérdida, daño o retraso de las mercancías;
 - bb) tiene debidamente en cuenta que el contrato moderno de transporte marítimo es a menudo de carácter multimodal y que gran parte de la carga se transporta hoy día en contenedores; y
 - cc) prevé reglas particularmente necesarias que podrían servir de soporte jurídico a modelos de comercio electrónico que benefician por igual a los propietarios de la carga, los porteadores y otras partes interesadas que intervienen en el transporte;
 - ii) colma importantes lagunas del derecho marítimo internacional vigente, mediante nuevas reglas como las relativas a las obligaciones del cargador y a la documentación y el derecho de control; y
 - iii) aborda problemas concretos, como los de la entrega de las mercancías por el porteador, la identidad del porteador, la posición del vendedor FOB en el marco del derecho del transporte y las consecuencias jurídicas de la cláusula FIO(S).
3. En general, el proyecto de convenio representa una mejora sustancial del derecho marítimo internacional, que, cabe esperar, impulsará el comercio a nivel mundial y, por consiguiente, merece aceptación a escala mundial. En consecuencia, durante el 41º período de sesiones de la CNUDMI, que se celebrará en junio y julio de 2008, no se deberán escatimar esfuerzos para lograr que, en particular, los principales países generadores del comercio en las distintas regiones geográficas puedan adherirse al nuevo convenio. Si ello supone que para lograr ese propósito

son necesarias nuevas concesiones recíprocas respecto de las muy pocas cuestiones pendientes, se debe hacer un esfuerzo serio en ese sentido.

b) Observaciones concretas

4. Además de la observación de carácter general ya formulada, los Países Bajos presentan a continuación unas cuantas observaciones concretas de naturaleza tecnicojurídica que no tienen por objeto introducir cambios importantes de fondo sino únicamente esclarecer o expresar mejor las decisiones que el Grupo de Trabajo ya ha adoptado.

Artículo 1, párrafo 24. Definición de “mercancías”

5. Esa definición deberá examinarse para determinar si la ampliación del término “contenedor” para incluir “los vehículos de transporte por carretera o ferroviario” encaja o no en el contexto de dicho artículo. Véase a continuación la propuesta relativa a la definición de “contenedor”.

Artículo 1, párrafo 26. Definición de “contenedor”

6. En el documento A/CN.9/WG.III/WP.102, los Países Bajos propusieron la ampliación de la definición de “contenedor” a fin de incluir los “vehículos de transporte por carretera”. Además, la delegación de Suecia complementó esa propuesta para que se incluyeran igualmente los “vagones de ferrocarril”. Las deliberaciones sobre esas propuestas quedaron reflejadas en los párrafos 73 a 80 del informe del Grupo de Trabajo sobre su último período de sesiones (véase A/CN.9/645).

7. En el párrafo 76 de ese informe se señala que ambas propuestas habían recibido amplio apoyo y se observó que, en caso de aprobarse esas propuestas, el grupo de redacción debería examinar todo el texto del proyecto de convenio desde el punto de vista del empleo de los términos “contenedor” y “remolque”. Tras la continuación del debate se acordó –véase el párrafo 82 del informe– que el Grupo de Trabajo volviera a examinar la enmienda propuesta de la definición de “contenedor” una vez que hubiera examinado el proyecto del párrafo 2 del artículo 61. Sin embargo, el Grupo de Trabajo, por encontrarse ocupado con otras cuestiones, no volvió a examinar las enmiendas propuestas de la definición de “contenedor” y, en consecuencia, no se examinó de nuevo la totalidad del proyecto de convenio a la luz del empleo de los términos “contenedor” y “remolque”.

8. Como resultado de ese procedimiento, se ha complementado el término “contenedor” con la expresión “vehículos de transporte por carretera o ferroviario” en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 26, en el párrafo 3 del artículo 28 y en el párrafo 2 del artículo 61 únicamente, y los demás artículos en que aparece el término “contenedor” no fueron sometidos a examen. (La palabra “remolque” sólo se mencionaba en el párrafo 3 del artículo 28, que ha sido reformulado adecuadamente.)

9. Por consiguiente, los Países Bajos proponen que los demás artículos del proyecto de convenio que contengan el término “contenedor” sean también examinados, a fin de determinar si la complementación del término “contenedor” con la expresión “vehículos de transporte por carretera y ferroviario” encaja o no en esos artículos. Después de ese examen, se podrá decidir si conviene ampliar la

definición de “contenedor” mediante la inclusión de la expresión “vehículos de transporte por carretera o ferroviario” o utilizar esta última expresión en cualquier otro artículo, según corresponda.

Artículo 15. Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar

10. El texto actual del apartado c) se podría interpretar fácilmente en el sentido de que “todo contenedor por él [el porteador] suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten las mercancías” forma parte inseparable del buque. Este no era evidentemente el propósito. Por consiguiente, una formulación más adecuada sería:

“c) mantener las bodegas, y las demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, ~~así como~~ y todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.”

11. En caso de que se considere aceptable esta enmienda, se deberá introducir el consiguiente cambio de redacción en el apartado a) del párrafo 5 del artículo 18.

12. Una segunda cuestión que se plantea respecto de este apartado es la de decidir si esa disposición debe examinarse para determinar si la ampliación del término “contenedor” para incluir la expresión “vehículos de transporte por carretera y ferroviario” encaja o no en ese contexto. Véase la propuesta sobre la definición del término “contenedor” en el párrafo 9 *supra*.

Artículo 18. Fundamento de la responsabilidad - Apartado a) del párrafo 5

13. Si en el apartado c) del artículo 15 se reemplazan las palabras “así como” por la palabra “y”, se deberá introducir un cambio similar en esa disposición.

14. Una segunda cuestión que se plantea respecto de este apartado es la de decidir si esta disposición deberá examinarse para determinar si la ampliación del término “contenedor” para incluir la expresión “vehículos de transporte por carretera y ferroviario” encaja o no en ese contexto.

Artículo 42. Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato - Párrafo 3

15. En la formulación de esta disposición, la palabra “contenedor” aparece dos veces. Por consiguiente, deberá examinarse para determinar si la ampliación del término “contenedor” para incluir la expresión “vehículos de transporte por carretera y ferroviario” encaja o no en ese contexto. Véase la propuesta sobre la definición de “contenedor” en el párrafo 9 *supra*.

Artículo 42. Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato - Párrafo 4

16. En el párrafo 4 del artículo 42, la palabra “contenedor” se emplea cinco veces (encabezamiento e incisos a) i), b) i) y b) ii)). Por consiguiente, se deberá examinar ese párrafo para determinar si la ampliación del término “contenedor” para incluir la expresión “vehículos de transporte por carretera y ferroviario” encaja o no en el contexto de esas disposiciones. Véase la propuesta sobre la definición de “contenedor” en el párrafo 9 *supra*.

Artículo 43. Valor probatorio de los datos del contrato - Inciso ii) del párrafo c)

17. Puesto que en ese inciso se utiliza la palabra “contenedor” dos veces, es preciso examinarlo para determinar si la ampliación del término “contenedor” para incluir la expresión “vehículos de transporte por carretera y ferroviario” encaja o no en ese contexto. Véase la propuesta sobre la definición de “contenedor” en el párrafo 9 *supra*.

Artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable

18. El proyecto de artículo 49 en su conjunto se apoya en dos principios jurídicos básicos. El primero es que el documento negociable legitima a la persona que tenga derecho a las mercancías para obtener su entrega una vez que hayan llegado a su lugar de destino, y el segundo que la propia entrega de las mercancías es responsabilidad del porteador. Por consiguiente, teniendo en cuenta que han surgido prácticas que parecen hacer caso omiso de esos principios jurídicos básicos, el artículo 49 tiene por objeto ofrecer un incentivo al titular del documento negociable para que se dé a conocer al porteador oportunamente. Además, el artículo estipula que el porteador tiene la obligación de realizar un esfuerzo razonable para localizar al tenedor en caso de que este último no se dé a conocer.

19. Puesto que la parte controladora es siempre el tenedor de un documento de transporte negociable emitido, el párrafo d) de este artículo quedaría más claro si se redactara de la siguiente forma:

“Si las mercancías no pueden entregarse porque el porteador no conoce el nombre ni la dirección del titular y, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al titular a fin de solicitar las instrucciones de entrega, o el tenedor, a pesar de haberle sido notificada la llegada de las mercancías no reclama al porteador la entrega de las mismas tras su llegada al lugar de destino en el momento o dentro del plazo indicado en el artículo 45, el porteador deberá informar de ello a la parte controladora, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Si tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, el porteador deberá informar de ello al cargador, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar ni a la parte controladora ni al cargador, el porteador deberá informar de ello al cargador documentario, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías.”

20. El proyecto de texto sugerido no tiene la finalidad de introducir ningún cambio de fondo en el texto actual. Si el texto propuesto es aceptable, otro cambio de redacción necesario sería suprimir las palabras “la parte controladora” en la segunda línea del apartado e).

Artículo 50. Mercancías pendientes de entrega - Apartado b) del párrafo 1

21. En caso de que se acepte la propuesta relativa al artículo 49, se deberá introducir la enmienda consiguiente en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 50, ya que en el caso de que se emita más de un documento de transporte negociable original, no todos los titulares serán necesariamente partes controladoras.

Por consiguiente, se deberá insertar la expresión “ni el titular” en el apartado b) del párrafo 1, de modo que dicha disposición diga lo siguiente:

“b) ni el titular, ni la parte controladora ni el cargador documentario pueden ser localizados, o ninguno de ellos da al porteador instrucciones adecuadas conforme a lo previsto en los artículos 47, 48 y 49;”

Artículo 50. Mercancías pendientes de entrega - Apartado b) del párrafo 2

22. Puesto que este apartado se refiere a un contenedor, deberá examinarse para determinar si la ampliación del término “contenedor” para incluir la expresión “vehículos de transporte por carretera o ferroviario” encaja o no en ese contexto. Véase la propuesta sobre la definición de “contenedor” en el párrafo 9 *supra*.

Artículo 53. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control

23. En el documento A/CN.9/WG.III/WP.81 se introdujo un nuevo párrafo 2 en este artículo. Sin embargo, se omitió la introducción del ajuste consiguiente necesario en el encabezamiento del párrafo 1. Por consiguiente, en el encabezamiento del párrafo 1 se deberá exceptuar también el párrafo 2. Además, en vista de que el párrafo 1 constituye la norma principal, una mejor formulación del encabezamiento del párrafo 1 tal vez sea la siguiente:

“1. Salvo en los casos a que se hace referencia en los párrafos 2, 3 y 4:”