



Asamblea General

Distr. limitada
16 de noviembre de 2005*
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
16º período de sesiones
Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005

Derecho del transporte: Preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

Propuesta presentada por los Estados Unidos de América acerca de la inclusión del término “puertos” en el artículo 75 del capítulo dedicado a la vía judicial en el proyecto de convenio

Nota de la Secretaría

Como preparativo para el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), durante el cual está previsto que el Grupo de Trabajo prosiga su segunda lectura del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías a la luz del texto publicado en la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III.56), el Gobierno de los Estados Unidos de América presentó, el 15 de noviembre de 2005, una propuesta concerniente a la inclusión eventual del término “puerto” en el texto del artículo 75 del proyecto de convenio, en su capítulo dedicado a la vía judicial, para que sea examinada por el Grupo de Trabajo. El texto de esa propuesta puede verse reproducido en el anexo de la presente nota conforme fue recibido por la Secretaría.

* La presentación tardía de este documento refleja la fecha en que la propuesta fue comunicada a la Secretaría.



Anexo

Ventajas de incluir el término “puertos” en el artículo 75

1. En su forma actual, el texto del apartado c) del artículo 75, por el que se faculta a un demandante para ejercitar su acción frente al porteador tanto en el puerto de carga de las mercancías como en el de descarga, figura entre corchetes. Los Estados Unidos estiman que ese texto debería ser retenido, por lo que procedería quitar los corchetes entre los que fue colocado¹.
2. Procede, por ello, que describamos el contexto en el que esta cuestión puede resultar más significativa². Para una operación de transporte tradicional de puerto a puerto el puerto de carga será el lugar de recepción de las mercancías y el puerto de descarga el lugar de su entrega. En este contexto, el artículo 75 c) carecería en general de toda relevancia dado que los puertos designados serían los mismos que los designados a tenor del artículo 75 b)³. Esta cuestión será únicamente relevante cuando el puerto de carga de las mercancías no corresponda al lugar de recepción de las mismas o cuando el puerto de descarga de las mercancías difiera del lugar de entrega definitiva de las mismas. Esta cuestión será por ello importante en los contratos de puerta a puerta de entrega (y, en menor medida, en los contratos de puerto a puerta de entrega y de puerta a puerto de entrega).
3. Cuando las partes hayan concertado un contrato de puerta a puerta, las dos tendrán, no obstante, interés en que tanto el puerto de carga como el puerto de descarga sean un foro elegible. La ventaja para el titular de la carga es evidente. Si un propietario de la carga desea demandar al porteador en uno de los puertos utilizados, dicha persona tendrá interés en que ambos foros sean elegibles, e incluso si no desea interponer su acción frente al porteador en un puerto, siempre podrá hacerlo ante algún otro foro competente (por lo que la inclusión de los puertos en la lista no le habrá perjudicado en nada).
4. Las ventajas que ello pueda reportar al porteador son menos evidentes pero igualmente ciertas. Aun cuando el porteador prefiera no ser demandado en ningún

¹ Se trata de la postura que ya defendimos en los párrs. 30 y 31 de A/CN.9/WG.III/WP.34. En la presente monografía explicaremos nuestro análisis con más detalle.

² Procede además recordar que esta cuestión perdería su relevancia en la medida en que los tribunales reconozcan plenamente toda cláusula por la que las partes designen un foro al que atribuyan competencia exclusiva sobre su contrato. Con arreglo a la propuesta de los Estados Unidos, toda cláusula de selección contractual del foro competente estipulada en un contrato por volumen de carga sería ejecutoria y válida frente a terceros en cierto número de supuestos. En ese contexto, poco importaría cuáles serían los lugares indicados en la lista del art. 75. (La propuesta de los Estados Unidos sobre esta cuestión fue inicialmente presentada en los párrs. 34 y 35 de A/CN.9/WG.III/WP.34. Puede verse una versión modificada o conciliadora de esa propuesta en el art. 95 de A/CN.9/WG.III/WP.56. El art. 76 de A/CN.9/WG.III/WP.56 (que los Estados Unidos no aceptan en su forma actual) se ocupa también de la validez de las cláusulas de selección de un foro con competencia exclusiva.

³ Cabría prever alguna divergencia si se limita el alcance del art. 75 b) a los lugares “contractualmente” designados y si el art. 75 c) se refiere únicamente a los puertos de carga y descarga efectiva. Los Estados Unidos no tienen nada que objetar a que se revise el texto del art. 75 c) para hacerlo aplicable a todo puerto contractualmente designado. En la práctica, los conocimientos de embarque multimodales en uso suelen indicar los puertos de carga y descarga previstos.

caso (o, caso de serlo, ser demandado en el lugar designado en la cláusula contractual de selección del foro competente, véase la nota 2 *supra*) caso de que vaya a ser demandado ante el foro del demandante, el porteador preferirá en general ser demandado en el propio puerto por donde pasaron las mercancías y no en algún lugar alejado de la costa en donde un agente haya recogido inicialmente las mercancías o las haya entregado. El incluir a los puertos en la lista del artículo 75 no garantiza que la acción será interpuesta en el puerto de carga o descarga, pero excluir a los puertos de la lista del artículo 75 haría imposible la apertura de un juicio ante el foro competente de un puerto. De no figurar los puertos en la lista, las dos partes podrían verse obligadas a litigar ante el foro competente de algún lugar alejado del puerto donde sucedieron los hechos, pese a que una y otra parte tal vez prefieran que la causa sea ventilada ante el foro competente de ese puerto.

5. Existen diversas razones prácticas por las que ambas partes preferirán a menudo litigar en un puerto en vez de ante un tribunal del interior del país. De hecho, lo más probable es que los daños se produzcan en un puerto, dado que la manipulación de la que es objeto la carga ocasiona a veces daños a las mercancías. Aun cuando cabe que la carga sea perdida en la mar (o dañada en el descarrilamiento de un tren o en la colisión de un camión), lo más frecuente es que todo daño registrado en las mercancías haya sido ocasionado o en la operación de carga o en la de descarga. Aun cuando la carga no esté siendo manipulada, es más probable que las mercancías sean robadas del almacén de una terminal (normalmente situada en una zona portuaria) que navegando a bordo de un buque en alta mar o en el interior de un tren o camión en marcha. De haberse perdido o dañado la carga en un puerto, lo más conveniente para toda parte interesada será que la disputa se resuelva en dicho lugar, donde es evidente que ambas partes tendrán más fácil acceso a todo testigo eventual y otras pruebas.

6. Cuando la carga se pierde o daña en un puerto, lo probable es que el responsable sea una parte ejecutante (como pudiera ser un estibador o el empresario de una terminal de transporte). En dicho caso el propietario de la carga deseará demandar tanto al porteador, que será contractualmente responsable, como a la parte ejecutante, que será responsable del daño que haya efectivamente ocasionado. A tenor del artículo 77, el puerto donde hayan ocurrido los hechos será probablemente el único lugar en donde el demandante podrá ejercitar una acción contra la parte ejecutante presuntamente responsables. Tal vez sea por ello el único lugar donde el demandante pueda ejercitar una única acción contra una y otra parte presuntamente responsable. Ahora bien, de no figurar los puertos en la lista del artículo 75, tal vez no exista foro competente alguno ante el que sea posible interponer una única acción, lo que obligaría a entablar más de un litigio para resolver una única causa.

7. Aun cuando el propietario de la carga desee demandar únicamente al porteador, es posible que el porteador desee resarcirse total o parcialmente interponiendo una acción contra una parte ejecutante que haya actuado con negligencia. Ello será más fácil de hacer si el porteador asocia a la parte ejecutante negligente como demandado adicional o tercero interesado (utilizando cualquier dispositivo procesal que se lo permita con arreglo a la ley del foro competente). En muchos ordenamientos, ello sólo será posible si el tribunal ante el que se haya interpuesto la acción goza de jurisdicción sobre la parte ejecutante negligente, lo que es mucho más probable que suceda cuando esa acción haya sido interpuesta ante

el foro competente de la urbe donde esté situado el puerto, lo cual sólo será posible con arreglo al nuevo convenio si se incluye a los puertos en la lista del artículo 75.

8. Incluso en supuestos en los que la posibilidad de demandar a una parte ejecutante no suponga una ventaja, seguirá siendo a menudo ventajoso para ambas partes que el litigio se ventile ante el tribunal de un puerto. Los letrados con experiencia en litigios marítimos suelen ejercer su profesión en las cercanías de un puerto y los jueces con experiencia en esos litigios suelen formar parte de tribunales con jurisdicción sobre esos puertos. Claro está que no todos los puertos del mundo dispondrán de letrados y jueces con la pericia adquirida en causas marítimas por el personal letrado o judicial que ejerce su profesión en los grandes centros portuarios del mundo. Ahora bien, aun cuando esa pericia profesional marítima tal vez sea menos abundante en ciertos puertos, no dejará probablemente de seguir siendo mayor que la disponible en todo otro lugar del interior del país donde se haya efectuado la recepción o la entrega de las mercancías.

9. Por último, omitir a los puertos de la lista puede interferir con las propias facultades discrecionales del tribunal para declararse o no competente, según lo aconsejen las circunstancias del caso. En los Estados Unidos la norma jurídica conocida bajo la expresión *forum non conveniens* faculta al tribunal, en determinadas circunstancias, para traspasar las actuaciones a otro tribunal que se encuentre en mejores condiciones para pronunciarse sobre las cuestiones controvertidas. Pero ello sólo será posible si el tribunal al que desee trasladar las actuaciones goza de competencia, lo que tal vez no sea el caso si no se incluye a los puertos en la lista del artículo 75.
