



Asamblea General

Distr. limitada
17 de febrero de 2006
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
17º período de sesiones
Nueva York, 3 a 13 de abril de 2006

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

Contratos de volumen: documento presentado para información del Grupo de Trabajo por el Comité Marítimo Internacional

Nota de la Secretaría*

En su 16º período de sesiones, el Grupo de Trabajo convino en que, para agilizar más la preparación del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías, se preparara un documento explicativo sobre la regulación de los contratos de volumen en el proyecto de convenio a efectos de comprender mejor sus repercusiones jurídicas y prácticas. En respuesta a la sugerencia de que se pidiera la colaboración del Comité Marítimo Internacional (CMI) para emprender esa labor, el CMI se declaró dispuesto a prestar asistencia al Grupo de Trabajo (véase A/CN.9/591, párr. 244).

* La presentación tardía de este documento obedece a la fecha en que las propuestas fueron comunicadas a la Secretaría.



Anexo

Contratos de volumen

I. Introducción

1. En el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo, un gran número de delegaciones apoyó la idea de que se preparara un documento explicativo sobre la regulación de los contratos de volumen en el proyecto de convenio con el fin de poner de relieve sus repercusiones jurídicas y prácticas. Se sugirió asimismo pedir al Comité Marítimo Internacional (CMI) que colaborara en esa labor (véase A/CN.9/591, párr. 244). El presente documento responde a esa solicitud.

2. El CMI se ha basado en el proyecto de convenio que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, e igualmente ha consultado y tenido en cuenta el proyecto final de propuesta de Finlandia que se publicará como documento de trabajo para el 17º período de sesiones con la signatura A/CN.9/WG.III/WP.61, y en el que se proponen enunciados diferentes de los apartados b) y c) del proyecto de artículo 1 y de los proyectos de artículo 8, 9, 10, 20, 94, 95 y 96.

Definición de “contrato de volumen”

3. En el inciso b) del artículo 1 del proyecto de convenio que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, “contrato de volumen” se entiende:

“todo contrato que prevea el transporte de cierta cantidad de carga en una serie de remesas, durante cierto período de tiempo contractualmente estipulado. Cabrá estipular una cantidad mínima y máxima, así como una cierta escala de cantidades.”

En el documento A/CN.9/WG.III/WP.61 se propone enmendar la definición al principio de manera que diga:

“todo contrato que prevea el transporte de cierta cantidad de mercancías ...”.

Antecedentes y legislación internacional en vigor

4. El concepto de contrato de volumen, que prevé el transporte de una determinada carga en una serie de remesas, durante cierto período de tiempo contractualmente estipulado, está bien arraigado en el tráfico de carga seca a granel y en el transporte del crudo, en los que se denomina a menudo contrato de fletamento (*CoAs*, sus siglas en inglés) o contrato de arqueo. Suelen recurrir a ese tipo de instrumentos, por ejemplo, los vendedores “franco a bordo” (FOB) que convienen un contrato de compraventa a largo plazo a fin de asegurarse de que dispondrán de una plaza para su volumen de carga y de tramitar el flete pagadero en destino. En 1982 el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) publicó un contrato modelo de fletamento por volumen de carga para el transporte de cargas secas a granel, cuyo nombre en código es VOLCOA¹; en él se recogen las cláusulas que suelen utilizarse en ese ramo del tráfico marítimo. En el formulario se establece

¹ Se revisó y volvió a publicar en noviembre de 2004 como contrato modernizado de fletamento para carga seca a granel con el código GENCOA.

un período convenido de duración del contrato, el volumen total que ha de transportarse y el volumen por remesa. Se establece asimismo que todos y cada uno de los viajes por realizarse con arreglo a ese contrato se regularán por las cláusulas y condiciones de un contrato de fletamento marítimo como el que se recoge en el formulario tipo adjunto. En 1980 la Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Petroleros (INTERTANKO) publicó un formulario tipo de contrato de fletamento en petroleros, denominado INTERCOA 80 (que el BIMCO ha adoptado). En ese formulario se prevé acordar un período contractual determinado, el volumen de carga que ha de transportarse por año y el volumen por remesa. Cada viaje se realizará de conformidad con las cláusulas del contrato de fletamento que figuran en el formulario INTERTANKVOY 76. Los contratos de volumen con disposiciones similares a las que se estipulan en los formularios VOLCOA e INTERCOA no están comprendidos en los ámbitos de aplicación de las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo. Por consiguiente, en la actualidad no están sujetos a un régimen internacional imperativo. En virtud del apartado 3) del proyecto de artículo 9, que se examina en el párrafo 8 *infra*, el proyecto de convenio que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 no modifica el criterio en uso (véase A/CN.9/572, párr. 89).

5. No obstante, en la actualidad las remesas que se transportan en el marco de un contrato de volumen pueden estar reguladas por un régimen imperativo. En el artículo V de las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby se estipula que *“si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedarán sometidos a los términos del presente Convenio.”* De forma análoga, en el párrafo 3 del artículo 2 de las Reglas de Hamburgo se dispone que *“cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento de embarque que no sea el fletador.”* Además, en el párrafo 4 del artículo 2 de las Reglas de Hamburgo se establece que, *“si en un contrato se prevé el transporte futuro de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques”*. Por consiguiente, las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby o las Reglas de Hamburgo, según sea el caso, podrían aplicarse a conocimientos de embarque expedidos en el marco de un contrato de fletamento que regule cada viaje previsto en un contrato de volumen o directamente en el marco del contrato de volumen en sí.

II. A/CN.9/WG.III/WP.56 y A/CN.9/WG.III/WP.61

Exclusiones

6. En el apartado d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 9 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 se dispone que el proyecto de convenio no será aplicable a ningún contrato de volumen, salvo lo dispuesto en el párrafo 3 del proyecto de artículo 9. En el documento A/CN.9/WG.III/WP.61 se diferencia el transporte por servicio de línea del transporte por servicio no regular. En el apartado a) del párrafo 2 del proyecto de artículo 9 del documento A/CN.9/WG.III/WP.61 se dispone que, sin menoscabo alguno de lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 2 del proyecto de artículo 9, el proyecto de convenio no será aplicable a los contratos de transporte por servicio no regular. Por lo tanto, un contrato por volumen de carga

que se utilice para los fines del transporte por servicio no regular sigue quedando excluido del ámbito de aplicación del proyecto de convenio, salvo en los supuestos previstos en el apartado b) del párrafo 2 del proyecto de artículo 9. Respecto del transporte por servicio de línea, en el párrafo 1 del artículo 9 enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.61 se excluyen únicamente:

“a) los contratos de fletamento y b) los contratos para la utilización de un buque o de algún espacio en el interior del buque, sean o no contratos de fletamento.”

Se considera que los contratos de volumen que se utilicen para los fines del transporte por servicio de línea son contratos de transporte no sometidos a esa exclusión, que en consecuencia seguirán entrando en el ámbito de aplicación del proyecto de convenio (véase A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 31).

7. La finalidad del proyecto de artículo 10 del proyecto de convenio como se enuncia tanto en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 como en el documento A/CN.9/WG.III/WP.61 es mantener el criterio prevaleciente, al menos en las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby, respecto de lo que en forma lata puede describirse como personas que no son partes (véanse A/CN.9/572, párr. 96 y A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 37). No obstante, puede observarse que el proyecto de artículo 10 enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 se asemeja al párrafo 3 del artículo 2 de las Reglas de Hamburgo. Si bien en el proyecto de artículo 10 se mantiene el criterio descrito en el párrafo 5 *supra* en lo referente a los conocimientos de embarque, la aplicación del régimen imperativo se hace extensiva a los títulos de transporte no negociables y a los documentos electrónicos de transporte.

8. En virtud del apartado a) del párrafo 3 del proyecto de artículo 9 enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, el proyecto de convenio se aplica a las cláusulas que regulan el transporte de cada remesa en el marco de un contrato de volumen (en la medida en que así se prescriba en los proyectos de artículos 8, 9 y 10) y se asemeja al párrafo 4 del artículo 2 de las Reglas de Hamburgo. En el apartado b) del párrafo 3 del proyecto de artículo 9 aparentemente se va más lejos y se aplica el proyecto de convenio a las cláusulas del propio contrato de volumen, aunque únicamente en la medida en que dichas cláusulas regulen alguna remesa que se transporte en el marco de dicho contrato. La finalidad de esa disposición se explica en el párrafo 65 del documento A/CN.9/576. El párrafo 24 del documento A/CN.9/WG.III/WP.61 se refiere a los problemas que plantea el enunciado del proyecto de artículo 9 en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 y en el comentario se puntualiza que el texto del proyecto de artículo 9 que se propone en el documento A/CN.9/WG.III/WP.61 tiene por objeto precisar lo que se excluye del ámbito de aplicación del proyecto de convenio. La finalidad de la excepción a la exclusión del apartado b) del párrafo 2 del proyecto de artículo 9 se explica en el párrafo 29 del documento A/CN.9/WG.III/WP.61.

9. La exclusión del ámbito de aplicación del proyecto de convenio de contratos de volumen que se utilicen para los fines del transporte por servicio no regular, mencionada anteriormente, se aplica por igual a los contratos de volumen en tráficos que no son el de la carga seca a granel ni el de crudo. No obstante, tal vez en cierto tipo de tráfico se utilicen cartas de porte marítimas u otro título de transporte no negociable a los que las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby podrían

no aplicarse. Actualmente, en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo 2 de las Reglas de Hamburgo, tanto el propio contrato de volumen de carga como los embarques previstos en él pueden no estar sometidos a los regímenes imperativos en algunos ramos del transporte. Sin embargo, como se señala en el párrafo 7 *supra*, según el proyecto de convenio, los títulos de transporte y los documentos electrónicos de transporte no negociables entran en su ámbito de aplicación.

Contratos de servicios

10. Gran parte de las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre el transporte por servicio de línea se ha centrado en la regulación de los contratos de servicios y de acuerdos análogos. Esa expresión no se usa ni se define en el proyecto de convenio enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 ni en el del documento A/CN.9/WG.III/WP.61. Ahora bien, el concepto de “contrato de servicios” sí se define en el artículo 19 de la sección 3 de la Ley de Transporte Marítimo de 1984 (*Shipping Act of 1984*) de los Estados Unidos enmendada por la Ley de reforma de esa Ley, de 1998 (*Ocean Shipping Reform Act of 1998*), que en conjunto se denominan Leyes de Transporte Marítimo de los Estados Unidos. En ellas por “contrato de servicios” se entiende:

“un contrato escrito, que no sea un conocimiento de embarque ni un recibo, concertado entre uno o varios cargadores y un naviero o porteador marítimo individual, o un acuerdo entre dos o varios navieros o porteadores marítimos por el que el cargador o los cargadores convienen en proporcionar un determinado volumen o lote de cargamento durante un período acordado y el porteador marítimo o los porteadores marítimos convienen en cobrar un precio o un baremo de transporte determinado y en prestar un conjunto de servicios establecidos, como garantizar una plaza en el buque, un tiempo de tránsito y escalas portuarias fijadas de antemano, o servicios con características similares. En el contrato podrán estipularse asimismo disposiciones en caso de incumplimiento de alguna de las partes.”

Los conceptos de “naviero o porteador” y de “naviero o porteador marítimo” se definen también en las Leyes de Transporte Marítimo de los Estados Unidos². Un contrato de servicios entendido en el sentido descrito coincide con la definición de contrato de volumen que se enuncia en el apartado b) del artículo 1 del proyecto de convenio por el hecho de que “durante un período acordado” supone una serie de remesas.

11. La explicación del régimen normativo del transporte cuyo punto de partida y de destino sean los Estados Unidos, que se establece en las Leyes de Transporte Marítimo de ese país, no es tema del presente documento. Se menciona brevemente en los párrafos 19 y 20 de la propuesta de los Estados Unidos de América que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.34. En la práctica, entendemos que en el transporte por servicio de línea con destino a los Estados Unidos y procedente de este país, los contratos de volumen casi siempre entran en la definición de contratos

² En el derecho consuetudinario y jurisprudencial, un porteador, o naviero público, ofrece servicios de transporte por una remuneración a cualquiera que desee utilizarlos. Un naviero o porteador está sometido a un régimen jurídico estricto, que el naviero o porteador suele mitigar, puesto que puede limitar por contrato la responsabilidad de aquél, a reserva de las restricciones impuestas por los regímenes imperativos vigentes.

de servicios. En otros países, entendemos que los contratos de volumen suelen concertarse en el transporte por servicio de línea únicamente cuando un cargador desea asegurarse plaza en el buque o la regularidad del servicio. En el transporte por servicio de línea con destino a los Estados Unidos y procedentes de este país, en los contratos de servicios entendidos en el sentido de las Leyes de Transporte Marítimo de ese país es posible estipular precios de transporte sin sujeción a las tarifas publicadas por el porteador. Por ende, es necesario concertar un contrato de servicios a fin de beneficiarse de esa ventaja comercial. En otros países ello puede lograrse mediante un mero acuerdo tarifario.

Excepciones

12. En el artículo 95 del proyecto de convenio se fijan reglas especiales para los contratos de volumen que se rigen por lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 3 del artículo 9 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 o, según el documento A/CN.9/WG.III/WP.61, a los que el proyecto de convenio es aplicable porque los contratos de volumen que se utilicen para los fines del transporte por servicio de línea no forman parte de los contratos excluidos del párrafo 1 del artículo 9. Sin embargo, con arreglo al proyecto de artículo 95, las disposiciones imperativas del proyecto de convenio regirían las remesas previstas en esos contratos, o según lo enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.61, el propio contrato de volumen, de las que, en virtud del artículo 94, ni el porteador ni una parte ejecutante marítima podrán apartarse. Habrá que examinar más a fondo la autonomía del cargador prevista en el párrafo 2 del proyecto de artículo 94.

13. En el proyecto de artículo 95 se enuncian las condiciones en que las partes en todo contrato de volumen que esté sujeto al proyecto de convenio podrán apartarse, con arreglo a las cláusulas del contrato, de las disposiciones imperativas del proyecto de convenio y el grado en que podrán hacerlo. El Grupo de Trabajo ha apoyado ese principio y la estructura general del proyecto de artículo 95 (véase A/CN.9/576, párr. 82). No obstante, ni la definición de contrato de volumen enunciada en el apartado b) del proyecto de artículo 1 ni la de contrato de servicios que figura en las Leyes de Transporte Marítimo de los Estados Unidos se refieren a un volumen mínimo de carga ni a un número mínimo de contenedores que han de transportarse en el marco de ese tipo de contrato. A raíz de ello se ha expresado la inquietud de que los contratos de servicios en que se prevén unas pocas remesas de volúmenes relativamente reducidos de mercancías y se aparten del régimen imperativo podrían perjudicar a los cargadores pequeños y menos avezados, con poder negociador desigual respecto del de un porteador, posiblemente por el recurso a subcontratos de servicios concertados en virtud de un contrato marco general³. Sin embargo, debe puntualizarse que no puede obligarse a ningún cargador a aceptar un contrato de volumen. En virtud del proyecto de artículo 37, todo cargador tendrá siempre derecho a obtener del porteador un título de transporte negociable, o un documento electrónico de transporte negociable apropiado (salvo en los supuestos previstos en su apartado b))⁴. Además, el derecho a estipular excepciones con arreglo al proyecto de artículo 95 se aplica a los contratos de volumen sujetos al

³ Véase en general las observaciones de la UNCTAD formuladas en el documento A/CN.9/WG.III/WP.46, las reservas expresadas en el párrafo 100 del documento A/CN.9/572, y las observaciones al respecto que figuran en el párrafo 244 del documento A/CN.9/591.

⁴ El Grupo de Trabajo seguirá examinando este artículo en su 17º período de sesiones.

régimen del proyecto de convenio a efectos del apartado b) del proyecto de artículo 1, y no únicamente a los contratos de volumen que son contratos de servicios según la definición enunciada en las Leyes de Transporte Marítimo de los Estados Unidos. El proyecto de artículo 95 podría aplicarse a contratos de volumen utilizados, o que podrían utilizarse, en el tráfico comercial que tuviera como punto de partida y de destino otros países que no fueran los Estados Unidos. En el párrafo 11 se ha hecho referencia a la práctica seguida en otros países. El Grupo de Trabajo proseguirá sus deliberaciones sobre las condiciones en que un contrato de volumen podrá apartarse del régimen imperativo del proyecto de convenio (véase A/CN.9/576, párrs. 85, 89 y 99).

14. En el apartado b) del párrafo 6 del proyecto de artículo 95 enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 (apartado b) del párrafo 5 del proyecto de artículo 95 en el documento A/CN.9/WG.III/WP.61) se prevé la posibilidad de que una excepción estipulada en consonancia con las condiciones establecidas en los párrafos 2 y 5 del proyecto de artículo 95 (párrafos 1, 2 y 4 del proyecto de artículo 5 en el documento A/CN.9/WG.III/WP.61) sea vinculante para otra parte interesada que haya explícitamente consentido en quedar obligada por las cláusulas del contrato de volumen. Así pues, la protección de esa persona dependerá de la forma en que haya de probarse que otorgó su consentimiento. El Grupo de Trabajo continuará también el examen de esa disposición en un período de sesiones ulterior (véase A/CN.9/576, párr. 104).

Acuerdos de elección de jurisdicción exclusiva

15. En los párrafos 2 y 3 del proyecto de artículo 76 enunciado en el párrafo 73 del documento A/CN.9/591 se establecen disposiciones concretas sobre todo acuerdo de elección de jurisdicción exclusiva que figure en un contrato de volumen sujeto al régimen del proyecto de convenio, y sobre el carácter vinculante o no de ese acuerdo frente a terceros. En su 16º período de sesiones, el Grupo de Trabajo aceptó esas disposiciones, aunque con algunas reservas en lo relativo a la notificación de terceros, prevista en el párrafo 3 del proyecto de artículo 76 (véase A/CN.9/591, párr. 84).

Resumen

16. Parece evidente que en el proyecto de convenio se procura adoptar un criterio equilibrado respecto de los contratos de volumen. Por un lado se hace extensiva la aplicación del régimen imperativo a los contratos de volumen que se utilicen para los fines del transporte por servicio de línea, al tiempo que se mantiene con amplitud el criterio actual con que se regula el transporte por servicio no regular. Por otro lado, y previendo ciertas salvaguardias, otorga a las partes en un contrato de volumen que se utilice para los fines del transporte por servicio de línea autonomía para estipular en un grado definido excepciones a las disposiciones imperativas del proyecto de convenio en función de las prácticas comerciales actuales en ciertos ramos del transporte y de su posible evolución y, con sujeción a otras salvaguardias, la facultad de determinar que esas excepciones serán vinculantes para terceros. El Grupo de Trabajo debería seguir estudiando esas salvaguardias.