



Asamblea General

Distr. limitada
27 de octubre de 2006
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
18º período de sesiones
Viena, 6 a 17 de noviembre de 2006

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

Identidad del porteador – Sugerencias textuales presentadas por los Gobiernos de Italia y los Países Bajos

Nota de la Secretaría*

Como preparativo del 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), los Gobiernos de Italia y los Países Bajos presentaron a la Secretaría una propuesta, que se adjunta como anexo de la presente nota, respecto de la identidad del porteador en el marco del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías.

Esa propuesta se reproduce como anexo de la presente nota en la forma en que fue recibida por la Secretaría.

* La presentación tardía de este documento obedece a la fecha en que su contenido se transmitió a la Secretaría.



Anexo

Identidad del porteador

1. El objeto de la presente propuesta consiste en abordar los problemas prácticos suscitados por los documentos de transporte en los que no esté clara la identidad del porteador. En dicha propuesta se trata de tener en cuenta las observaciones que realizaron los delegados cuando se analizó previamente el párrafo 3 del proyecto de artículo 40¹.

2. La propuesta está basada en la premisa de que la función probatoria de un documento de transporte implica que todo tenedor del mismo deberá poder constatar, basándose únicamente en el documento, quién es el porteador. En principio, no debería hacer falta indagar acerca de la relación contractual entre el cargador y el porteador para determinar quién es el porteador.

3. El primer problema práctico que se aborda en la presente propuesta es la cuestión suscitada por la falta de claridad del anverso de un documento. Allí pueden figurar algunos nombres que sean los de los agentes comerciales del porteador o su nombre meramente comercial. Sin embargo, es importante que el porteador se *identifique* como tal en el documento². Por lo tanto, se sugiere formular el apartado e) del artículo 38 en los siguientes términos:

“e) el nombre y la dirección de la persona que sea el porteador;”

4. Un segundo problema práctico surge cuando se identifica al porteador en el anverso de un título (con frecuencia en el lugar donde se debe consignar la firma), mientras que al dorso del mismo título figura impresa en caracteres pequeños una cláusula relativa a la identidad del porteador o una cláusula de traspaso por la que se designe porteador al propietario del buque que efectúe el transporte. A menudo, esta doble indicación de la identidad del porteador resulta contradictoria. La ambigüedad a que ello da lugar puede subsanarse estableciéndose que la información que figure en el anverso del título prevalecerá sobre la que figure en su reverso. Por ello, se sugiere el siguiente texto:

“Si se identifica a una persona en el anverso de un título o de un documento electrónico de transporte como porteador, todo dato que figure en el reverso del título o del documento electrónico de transporte que identifique en forma explícita o tácita a otra persona como porteador carecerá de toda eficacia jurídica.”

5. En tercer lugar, puede suceder que el documento no designe claramente al porteador. Actualmente, muchos títulos de transporte no cumplen con el requisito del apartado e) del artículo 38. El ejemplo más común es el del documento firmado por el capitán del buque (o en su nombre). En tal caso muy raras veces se establece si el capitán firmó con poderes del propietario del buque o de alguna otra persona, como por ejemplo el fletador de un buque por cierto período o para determinado

¹ Véase A/CN.9/526, párrafos 56 a 60 y A/CN.9/WG.III.WP.62, párrafos 27 a 34.

² Esto está en conformidad con los requisitos del párrafo a) i) del artículo 23 y del párrafo a) i) del artículo 26 de las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios RUU 500. Sin embargo, estos artículos también aceptan los conocimientos de embarque firmados por el capitán del buque que efectúe el transporte sin que se identifique al porteador.

trayecto. En muchos países existe ya una jurisprudencia sobre esta cuestión y en algunos otros se han promulgado incluso normas legales al respecto. Sin embargo, estas soluciones de ámbito nacional distan mucho de ser uniformes. Para resolver esta cuestión, el párrafo 3 del actual artículo 40 establece la presunción rebatible de que el propietario inscrito del buque es el porteador. Sin embargo, en debates anteriores este texto suscitó diversas cuestiones de cierta gravedad. Por lo tanto, se sugiere a continuación un nuevo texto del párrafo 3 del artículo 40, que tal vez resuelva mejor esas dificultades:

“Caso de que el título o documento electrónico de transporte no identifique a persona alguna como porteador o no dé su nombre o dirección, mientras que, en los datos del contrato se indica que las mercancías fueron cargadas a bordo de cierto buque designado, cabrá entonces presumir que el propietario inscrito de ese buque es el porteador; salvo que dicho propietario pruebe que el transporte se hizo en un buque fletado a casco desnudo, e identifique al fletador a casco desnudo facilitando su dirección, en cuyo caso se presumirá que dicho fletador a casco desnudo es el porteador.

Cabe también que el propietario consiga rebatir dicha presunción al identificar al porteador y dar su dirección. Cabe igualmente que el fletador a casco desnudo consiga rebatir toda eventual presunción de que él es el porteador.”

6. De ser aceptada la fórmula propuesta en el párrafo anterior se necesitará además una disposición que prorrogue el plazo de prescripción de un año en todo supuesto en que la presunción inicial sea rebatida. Cabría formularla como sigue:

“De identificar el propietario al fletador a casco desnudo y dar su dirección, o de conseguir algún otro interesado identificar al porteador; dando su dirección, el plazo indicado en el artículo 69 no empezará a correr a partir de la fecha de apertura del procedimiento judicial o arbitral contra el propietario inscrito o contra el fletador a casco desnudo del buque, sino una vez transcurridos 90 días de la fecha en que, según el caso, el propietario o el fletador a casco desnudo del buque haya proporcionado la información pertinente.”

7. Por último, como cuestión de forma, se sugiere a la Secretaría que suprima el actual párrafo 3 del artículo 40 y, en su lugar, formule un nuevo artículo que deberá ubicarse entre los actuales artículos 38 y 39 que, de ser adoptado, incluya los textos de los párrafos 4, 5 y 6 precedentes. Dicho nuevo artículo podrá llevar el siguiente epígrafe:

“Identidad del porteador”