

**Asamblea General**

Distr. general
11 de mayo de 2009
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional****42º período de sesiones**

Viena, 29 de junio a 17 de julio de 2009

**Posible labor futura en materia de derecho del transporte:
Comentario o notas explicativas sobre el Convenio de las
Naciones Unidas sobre el contrato de transporte
internacional de mercancías total o parcialmente marítimo
("Reglas de Rotterdam")****Nota de la Secretaría*****Índice**

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción.....	1-3	2
II. Posibles modelos de comentarios o notas explicativas sobre las Reglas de Rotterdam.....	4-8	2

* El presente documento se presentó después del plazo establecido por la Asamblea General a fin de reflejar los comentarios recibidos recientemente de los gobiernos.



I. Introducción

1. En su 41º período de sesiones celebrado en 2008¹, la Comisión aprobó el texto de lo que en aquel momento era conocido como el proyecto de Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (“el Convenio” o “las Reglas de Rotterdam”) y la adopción posterior del Convenio por parte de la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008². La Asamblea General autorizó que se abriera a la firma el Convenio en una ceremonia de firma que se celebrará en Rotterdam el 23 de septiembre de 2009³, y exhortó a todos los gobiernos a que examinaran la posibilidad de ser partes en el Convenio⁴.

2. Durante sus deliberaciones sobre el proyecto de texto del Convenio que tuvieron lugar entre 2002 y 2008, el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) examinó la cuestión de si determinados aspectos del texto debían ser desarrollados en un comentario o en notas explicativas que podrían acompañar al Convenio a partir de su publicación. Por ejemplo, existen dos referencias a esa cuestión en el último proyecto del Convenio que se publicó con notas de pie de página (A/CN.9/WG.III/WP.101). La nota 6 relativa al artículo 3 sobre los “Requisitos de forma” prevé la posibilidad de incluir una nota en la que se explique que las notificaciones contempladas en el Convenio que no estén reguladas en el artículo 3, podrán efectuarse por cualquier vía de comunicación, incluso verbalmente o por un intercambio de mensajes de datos que no satisfaga necesariamente la definición de “comunicación electrónica” del párrafo 18 del proyecto de artículo 1. Además, en la nota 20 relativa al artículo 9 se examinó la cuestión de si procedía dar algunas indicaciones relacionadas con los términos “de fácil comprobación” en una nota o comentario que se adjunte a la publicación del Convenio. El Grupo de Trabajo no adoptó ninguna decisión concreta con respecto a dichos supuestos.

3. Como la Asamblea General ya ha aprobado el texto de las Reglas de Rotterdam, deberán ultimarse los preparativos para su publicación y difusión. Por lo tanto, la Comisión tal vez desee examinar si deberán adjuntarse al texto del Convenio notas explicativas o un comentario, y la forma que deberán adoptar éstos.

II. Posibles modelos de comentarios o notas explicativas sobre las Reglas de Rotterdam

4. La Comisión podría estudiar varios modelos cuando examine el tipo de comentario o nota que, en su caso, deberá adjuntarse a la publicación del Convenio, señala que los tres ejemplos siguientes se denominan “notas explicativas”, y afirma específicamente que no constituyen comentarios oficiales sobre el convenio o la convención de que se trate.

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexagésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/63/17)*, párr. 298.

² Resolución 63/122, párr. 2.

³ *Ibid.*, párr. 3.

⁴ *Ibid.*, párr. 4.

5. Las notas explicativas que se adjuntan a las Reglas de Hamburgo constan de unos breves párrafos de introducción y de antecedentes seguidos de un resumen de las “características principales” de las Reglas de Hamburgo, para concluir con un breve examen de la uniformidad de la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías. El texto de la nota presenta un estilo narrativo y carece de referencias concretas al examen de ciertos temas en los trabajos preparatorios. Por ejemplo, los párrafos que se refieren al artículo 4 relativo al período de responsabilidad del porteador son los siguientes:

“2. Período de responsabilidad

14. Las Reglas de la Haya se aplican únicamente al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque y el momento en que se descargan del buque. No se aplican a la pérdida o daño que se produce mientras las mercancías se hallan bajo la custodia del porteador con anterioridad a la carga o con posterioridad a la descarga.

15. En la práctica moderna del transporte marítimo, los porteadores con frecuencia aceptan y mantienen las mercancías bajo su custodia en el puerto antes y después del transporte efectivo por mar. Se ha calculado que la mayoría de las pérdidas y daños de las mercancías se producen mientras éstas se hallan en el puerto. A fin de asegurar que estas pérdidas y daños se imputan a la parte que tiene bajo su custodia las mercancías y, por lo tanto, está en mejores condiciones para protegerlas contra la pérdida o daño, las Reglas de Hamburgo se aplican a la totalidad del período en que el porteador tiene bajo su custodia las mercancías, en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.”

6. Otro posible modelo que la Comisión tal vez desee examinar es el que figura en la nota explicativa adjunta a la Convención de las Naciones Unidas sobre Garantías Independientes y Cartas de Crédito Contingente. Las notas contienen una introducción algo más detallada, seguida de un resumen de las principales características y disposiciones de la Convención. El texto presenta un estilo narrativo ligeramente más detallado que el que se adjunta a las Reglas de Hamburgo, pero también carece de referencias concretas al examen de ciertos temas en los trabajos preparatorios. Por ejemplo, en la nota referida al artículo 3 relativo a la independencia de la promesa se afirma lo siguiente:

“D. Definición de “independencia”

17. Si bien se reconoce en general que los tipos de promesa de los que se ocupa esta Convención son de índole “independiente”, se observa en el ámbito internacional una falta de uniformidad en cuanto al sentido y grado de reconocimiento que se le da a este rasgo esencial. La Convención favorecerá esa uniformidad con la definición que da de “independencia” (artículo 3). Esa definición está centrada en la consideración de que la obligación ha de ser independiente de la existencia o validez de la operación subyacente o de cualquier otra promesa. La referencia final a que ha de ser independiente de otras promesas sirve para marcar el carácter independiente de la contragarantía frente a la garantía a la que garantiza y de la confirmación frente a la carta de crédito contingente o a la garantía independiente que confirma.

18. Para ser objeto del régimen de la Convención, una promesa deberá además estar exenta de toda cláusula o condición que no figure en el texto de la propia promesa. Se dice expresamente que, para ser objeto de la Convención, la promesa no deberá estar sujeta a ningún acto o hecho futuro e incierto, con la única salvedad de la presentación por el beneficiario de su reclamación y demás documentos o de cualquier otro acto o hecho análogo comprendido en el “giro de los negocios” del garante/emisor. Ello viene a estar en línea con la noción de que el garante/emisor asume la función, en una garantía independiente, de pagador puntual, y no de investigador.”

7. Un tercer posible modelo que la Comisión tal vez desee examinar es la nota explicativa que se adjunta a la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales. Aunque se denomina “nota explicativa”, el texto es mucho más detallado que en los dos ejemplos anteriores, y es más acorde con el estilo de una guía para la incorporación al derecho interno. La nota contiene una breve introducción, seguida de un examen de las principales características del instrumento, un resumen de la labor preparatoria y, para concluir, unas observaciones bastante detalladas sobre los distintos artículos, además de referencias concretas al examen de ciertos temas en los trabajos preparatorios. Por ejemplo, en la nota referida al artículo 3 relativo a la autonomía de las partes, que consta de una sola oración, se afirma lo siguiente:

“Artículo 3. Autonomía de las partes

1. Alcance de la facultad para exceptuar disposiciones

84. Al preparar la Convención sobre Comunicaciones Electrónicas, la CNUDMI tuvo presente el hecho de que, en la práctica, las soluciones a las dificultades jurídicas que planteaba la utilización de medios modernos de comunicación solían buscarse en los contratos. La Convención refleja la opinión de la CNUDMI de que la autonomía de las partes es de importancia vital en las negociaciones contractuales y debe gozar de un amplio reconocimiento en la Convención. [Nota de pie de página: *Ibíd.*, párr. 33.]

85. Al mismo tiempo se aceptó de forma general que la autonomía de las partes no llegaba al extremo de permitir que se hiciera abstracción de los requisitos legales, que podían imponer, por ejemplo, la utilización de métodos concretos de autenticación en un determinado contexto. Esto es de particular importancia en lo que se refiere al artículo 9 de la Convención, que establece los criterios que han de satisfacer las comunicaciones electrónicas y sus elementos (por ejemplo, las firmas) para cumplir los requisitos de forma, que normalmente son de carácter imperativo pues derivan de decisiones de orden público. La autonomía de las partes no permite a éstas rebajar los requisitos legales (por ejemplo, sobre la firma) y favorecer los métodos de autenticación que resulten menos fiables que las firmas electrónicas, que es la norma mínima reconocida por la Convención (véase A/CN.9/527, párr. 108, véase también A/CN.9/571, párr. 76).

86. Sin embargo, tal como dispone el párrafo 2 del artículo 8, la Convención no obliga a las partes a aceptar comunicaciones electrónicas si no lo desean. Ello significa también, por ejemplo, que las partes pueden optar por no aceptar firmas electrónicas (véase A/CN.9/527, párr. 108).

87. De conformidad con la Convención, la autonomía de las partes sólo se aplica a las disposiciones que crean derechos y obligaciones para las partes, y no a las disposiciones de la Convención que van dirigidas a los Estados Contratantes (véase A/CN.9/571, párr. 75).

2. Forma en que las partes pueden sustraerse a disposiciones

88. El artículo 3 tiene la finalidad de aplicarse no sólo en el contexto de las relaciones entre los iniciadores y los destinatarios de mensajes de datos sino también en el contexto de las relaciones en que intervengan intermediarios. Así pues, las disposiciones de la Convención sobre Comunicaciones Electrónicas pueden ser modificadas mediante acuerdos bilaterales o multilaterales entre las partes, o mediante el régimen de reglas que éstas convengan.

89. La CNUDMI entendió que las excepciones a la Convención no necesitaban hacerse explícitamente sino que podían también hacerse implícitamente, por ejemplo, conviniendo las partes cláusulas contractuales que se aparten de las disposiciones de la Convención (véase A/CN.9/548, párr. 123). [Nota de pie de página: *Ibíd.*, párr. 32.]

Referencias a la labor preparatoria

CNUDMI, 38° período de sesiones (Viena, 4 a 15 de julio de 2005)	A/60/17, párrs. 31 a 34
Grupo de Trabajo IV, 44° período de sesiones (Viena 11 a 22 de octubre de 2004)	A/CN.9/571, párrs. 70 a 77
Grupo de Trabajo IV, 43° período de sesiones (Nueva York, 15 a 19 de marzo de 2004)	A/CN.9/548, párrs. 119 a 124
Grupo de Trabajo IV, 41° período de sesiones (Nueva York, 5 a 9 de mayo de 2003)	A/CN.9/528, párrs. 70 a 75
Grupo de Trabajo IV, 40° período de sesiones (Viena 14 a 18 de octubre de 2002)”	A/CN.9/527, párrs. 105 a 110

8. En el supuesto de que la Comisión decida publicar una nota explicativa o un comentario, podrá optar por no elegir como modelo ninguna de las opciones expuestas *supra*. En cambio, un planteamiento alternativo o combinado más adaptado a las características concretas de las Reglas de Rotterdam podría considerarse más adecuado. Entre las consideraciones concretas a este respecto cabe mencionar las siguientes:

a) El hecho de que el Convenio armoniza tres convenios relativos al transporte marítimo de mercancías, además de varios regímenes distintos de ámbito regional y nacional, así como la adaptación a las prácticas actuales de la industria, dificultan la redacción de una nota pormenorizada;

b) El ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam es mucho más amplio que el de anteriores convenios que regulaban esa misma materia, ya que no se limita únicamente a regular las cuestiones relativas a la responsabilidad;

c) El Convenio es mucho más extenso que los textos de los modelos examinados *supra*, y sus disposiciones son muy detalladas; y

d) El Grupo de Trabajo se reunió durante un total de 26 semanas, de ahí que los trabajos preparatorios sean voluminosos, y los usuarios de las Reglas de Rotterdam podrían beneficiarse de la documentación referente al examen de temas concretos llevado a cabo por el Grupo de Trabajo y la Comisión durante el período de examen del texto del Convenio.
