



Asamblea General

Distr. limitada
31 de diciembre de 2007
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
21º período de sesiones
Viena, 14 a 25 de enero de 2008

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

**Propuesta de la delegación de los Países Bajos de que se incluya a
los “vehículos de transporte por carretera” en la definición de
“contenedor”**

Nota de la Secretaría*

Como preparativo del 21º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de los Países Bajos presentó a la Secretaría la propuesta adjunta.

El texto de esa propuesta va adjuntado en anexo al presente documento en la forma en que se presentó a la Secretaría.

* La presentación tardía de este documento se debe a la fecha en que el texto de esta propuesta fue presentado a la Secretaría.



Anexo

Propuesta de la delegación de los Países Bajos de que se incluya a los “vehículos de transporte por carretera” en la definición de “contenedor”

1. Los remolques y otros vehículos de transporte por carretera suelen viajar por mar, cargados de mercancías, a bordo de transbordadores o de otros buques especializados. La delegación de los Países Bajos considera que la razón de ser de las principales disposiciones del proyecto de convenio, aplicables a los contenedores, justifica plenamente que dichas disposiciones sean declaradas igualmente aplicables a los vehículos de transporte por carretera que viajen por mar cargados de mercancías.

2. A este respecto, cabe mencionar en primer lugar cierta ambigüedad de la que adolece la regla del párrafo 3 del artículo 62¹. El artículo 62 regula los límites de la responsabilidad del porteador, y en su párrafo 3 se dice que los bultos enumerados en los datos del contrato como envasados en un “elemento de transporte”, serán tenidos por bultos para el cálculo del límite aplicable. En otras palabras, el límite por bulto será aplicable a cada unidad de carga que viaje en dicho elemento. Ahora bien, el término “elemento de transporte”, utilizado en dicho párrafo, se refiere únicamente a “un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agrupar (las mercancías)”. A resultas de ello, no está claro si dicho término incluye o no a los remolques y otros vehículos de transporte por carretera. En opinión de la delegación de los Países Bajos, debe aclararse que ese término abarca también esos vehículos.

3. Sin dicha aclaración, la naviera explotadora del transbordador podría considerar al vehículo de transporte por carretera cargado de mercancías como una única unidad de carga a efectos de los límites aplicables. Ello significaría que el transportista por carretera, que haya de responder ante sus clientes por los daños ocurridos durante la travesía marítima, sólo podrá repetir contra la naviera, por concepto de su responsabilidad por dichos daños, hasta el límite de la responsabilidad del porteador por un único bulto². En opinión de la delegación de los Países Bajos, esta lectura del párrafo 3 del artículo 62 no sería justa. Debería facultarse al transportista por carretera para enumerar en los datos del contrato el número de bultos que vayan cargados sobre su vehículo, a fin de poder repetir contra la naviera, hasta el límite de la responsabilidad del porteador (o naviera) por cada bulto que viaje cargado sobre su vehículo. En la práctica, ello supondría que, en la mayoría de los casos, que el transportista por carretera podría repetir frente a la naviera por la totalidad de los daños de los que haya sido declarado culpable³.

¹ La numeración de los artículos corresponde, en la presente propuesta, a la que figura en A/CN.9/WG.III/WP.101.

² La inquietud de la que habla la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), en el párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.90, se refiere al parecer a esta misma cuestión

³ La aclaración propuesta tendría otro efecto digno de mencionar. Si (a tenor del art. 85 c) del proyecto de convenio) resulta aplicable el art. 2 del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) al transporte de las mercancías que vayan cargadas sobre el vehículo de transporte por carretera, y si dicho vehículo viaja a bordo de un

4. Una segunda cuestión sería la de determinar si, en casos en los que se haya indicado en los datos del contrato el número de bultos que viajan cargados en el vehículo por carretera, la naviera podrá formular alguna reserva respecto de dicho dato, con arreglo a lo previsto en el artículo 42. A este respecto, la regla más importante del artículo 42 es la de su párrafo 4 aplicable a los “contenedores cerrados”. Si la aclaración del párrafo 3 del artículo 62, anteriormente sugerida, resulta aceptable al Grupo de Trabajo, parece lógico que se declare aplicable el párrafo 4 del artículo 42 a la carga que viaje en “vehículos de transporte por carretera que vayan cerrados”.

5. Otra cuestión a dilucidar sería la de determinar si, en vista de la similitud entre “un contenedor cargado de mercancías” y “un vehículo de transporte por carretera cargado de mercancías”, sería conveniente que, en el marco del proyecto de convenio, se extienda el alcance de la definición de “contenedor”, que se da en el párrafo 26 del artículo 1, para hacerla también aplicable a los “vehículos de transporte por carretera”.

6. Caso de extenderse la definición de “contenedor”, para que abarque a los “vehículos de transporte por carretera”, se verían también afectadas las siguientes disposiciones del proyecto de convenio:

- artículo 26, párrafo 1, (mercancías autorizadas para viajar sobre cubierta). En este párrafo se dispone que los contenedores podrán viajar sobre cubiertas que estén especialmente equipadas para su transporte. No se ve inconveniente alguno a que dicha regla sea también aplicable a los vehículos de transporte por carretera, siempre que la cubierta esté equipada con ganchos u otros dispositivos que permitan enganchar las cadenas utilizadas para amarrar los vehículos. En la práctica todos los buques que efectúan el transporte de vehículos están debidamente equipados para amarrar los vehículos;
- artículo 26, párrafo 2 (responsabilidad del porteador por la carga transportada sobre cubierta). Los motivos por los que la responsabilidad del porteador, por los daños sufridos por las mercancías que vayan en contenedores, no depende de que el contenedor viaje bajo o sobre cubierta⁴, son igualmente aplicables a la responsabilidad del porteador por las mercancías que viajen cargadas en vehículos de transporte por carretera;
- artículo 28, párrafo 3 (contenedores envasados por el cargador). En este párrafo se enuncia la regla de que la carga debe estibarse, sujetarse y anclarse debidamente en el contenedor. Esta regla es ya aplicable a los remolques envasados por el cargador o expedidor. Parece lógico que sea igualmente aplicable a la carga que viaje sobre vehículos de transporte por carretera que no sean remolques. El término “remolque”, claro está, deberá

buque, el art. 62 3) del futuro convenio sería indirectamente aplicable, a tenor del art. 2 del CMR, a la relación entre el transportista por carretera y su cliente, lo que pudiera también resultar provechoso para dicho cliente.

⁴ Dichos motivos radican en que, por razones prácticas, el porteador debe gozar de flexibilidad para colocar los contenedores sobre o bajo cubierta, sin que su responsabilidad frente al cargador por daños en las mercancías se vea en modo alguno afectada. En la práctica el transporte de contenedores se hace tan a menudo sobre cubierta que resultaría extraño no aplicar el régimen de la responsabilidad ordinario a dicho transporte.

ser omitido de esta disposición si la definición de “contenedor” se hace también aplicable a los “vehículos de transporte por carretera”.

7. La extensión de la definición de contenedor, anteriormente propuesta, no afectaría significativamente a otras reglas⁵ menos importantes aplicables a los contenedores.
8. Por las razones indicadas en los párrafos anteriores se sugiere:
 - incluir en el artículo 1, párrafo 26 (definición de “contenedor”), el término “vehículo de transporte por carretera”.

⁵ Cabe citar al respecto: art. 1, párr. 24 (definición de “mercancías”), arts. 15 c) y 18 5) a) (todo contenedor suministrado por el porteador debe estar en condiciones para el viaje), art. 43 c) (datos del contrato concernientes a los sellos o precintos del contenedor) y art. 51 2) b) prácticas para desembalar mercancías envasadas en contenedores cuya entrega no se haya podido efectuar).