



Asamblea General

Distr. limitada
21 de agosto de 2002*
Español
Original: francés/inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
Décimo período de sesiones
Viena, 16 a 20 de septiembre de 2002

Anteproyecto de instrumento sobre el transporte de mercancías [por mar]

Propuesta del Canadá

Nota de la Secretaría

Como preparativo del décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), durante el cual cabe prever que el Grupo de Trabajo prosiga su lectura del proyecto de instrumento que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.21, el Gobierno del Canadá presentó, el 20 de agosto de 2002, el texto de una propuesta relativa al alcance y la estructura del proyecto de instrumento, para su examen por el Grupo de Trabajo. El texto de esa propuesta figura en el anexo a la presente nota y ha sido reproducido tal como fue presentado a la Secretaría.

* La fecha del documento refleja la fecha de recepción de la propuesta por la Secretaría.



Anexo. Propuesta del Canadá

1. El Canadá agradece esta nueva iniciativa de la CNUDMI al servicio de la armonización del derecho internacional en un sector cuyo régimen actual cabe bien calificar de amasijo jurídico. Nuestra gratitud se dirige también al Comité Marítimo Internacional (CMI) por su enorme contribución a esta labor, en relación con este y con otros temas de derecho marítimo internacional.
2. Nos felicitamos también por los resultados de la labor del Grupo de Trabajo sobre Derecho del Transporte, en su noveno período de sesiones celebrado en Nueva York en abril de 2002. Al tratarse de la primera reunión sobre este tema, su labor fue preliminar y estuvo básicamente centrada en cuestiones conceptuales y, particularmente, en la determinación del ámbito de aplicación del proyecto de instrumento. Como se observó en el informe del Grupo de Trabajo de esta reunión (A/CN.9/510), hubo consenso general en que la finalidad de su labor era acabar con la multiplicidad del régimen de la responsabilidad aplicable al transporte de mercancías por mar y ajustar mejor el derecho del transporte marítimo a las necesidades y realidades de la práctica internacional en materia de transporte marítimo. El Grupo de Trabajo insistió en particular en la “vertiente marítima” de este proyecto, criterio que el Canadá comparte plenamente.
3. El Grupo de Trabajo reconoció, no obstante, la importancia de que se examinen las cuestiones suscitadas por el transporte multimodal por lo que sería conveniente estudiar la posibilidad de preparar simultáneamente un régimen estrictamente marítimo, basado en el principio del transporte de puerto a puerto, y un régimen aplicable también al transporte por tierra, es decir un “régimen multimodal” basado en el principio del transporte de puerta a puerta evitando por ello, en la presente etapa, toda decisión sobre el alcance del futuro instrumento.
4. Se formularon diversas objeciones y expresiones de apoyo respecto de uno y otro enfoque. El Canadá abogó a favor de que se preparara un instrumento que regulara el transporte de puerto a puerto, pese a reconocer la enorme difusión en la práctica comercial del transporte de puerta a puerta, por creer firmemente que:
 - a) el objetivo inicial del CMI de dar prioridad a la restauración de la uniformidad del derecho internacional relativo al transporte marítimo era el más indicado, por lo que era sumamente importante armonizar el régimen aplicable a todo sector que aún no haya sido regulado internacionalmente (por ejemplo, todo lo relativo a la documentación marítima electrónica);
 - b) no convenía demorar o dificultar en modo alguno el logro de este objetivo, extendiendo el alcance de la labor del Grupo de Trabajo a otras modalidades de transporte; y que
 - c) el nuevo régimen tendría más probabilidad de ser ampliamente aceptado si se ceñía estrictamente a la modalidad marítima del transporte de mercancías, sin tratar de regular otras modalidades de transporte que hasta ahora habían sido objeto, en la mayoría de los países, de normas de derecho interno, con la salvedad de unos cuantos países, principalmente europeos, en donde esas modalidades de transporte eran actualmente objeto de convenios internacionales.

5. Como cabía esperar, los países que abogaron por extender la labor del Grupo de Trabajo a esas otras modalidades de transporte, por razón de la difusión actual del transporte de puerta a puerta, se mostraron igualmente convencidos de que este otro enfoque sería el más indicado. Esos países aducen que la práctica actual y futura del transporte en contenedores potenciará el valor de todo nuevo instrumento que, pese a estar basado en el derecho marítimo, acomode a esta nueva práctica.

6. Por ello, nos parece que en la coyuntura actual no parece oportuno restringir el alcance de la labor del Grupo de Trabajo a un único criterio en detrimento del otro. De aceptarse esta premisa, el Grupo de Trabajo deberá buscar la manera de conciliar los criterios aplicables al transporte de puerta a puerta y al transporte de puerto a puerto. El dilema que ello supone deberá ser dilucidado adecuadamente en la reunión de septiembre, tal vez al principio del período de sesiones y antes de que el Grupo de Trabajo reanude su examen de los proyectos de artículo, a fin de llegar a un consenso sobre la orientación futura de la labor del Grupo de Trabajo.

7. Las siguientes tres (3) opciones podrían, a nuestro entender, servir de base para un eventual consenso:

Opción 1

8. Proseguir la labor sobre el proyecto de instrumento actual, incluido su artículo 4.2.1, pero introduciendo una **reserva** que permita que todo Estado contratante decida si desea o no adoptar esta disposición y cuál será el régimen aplicable al transporte que preceda o siga al tramo de transporte por mar de las mercancías.

Comentario

a) *Esta opción obraría en aras del restablecimiento de la uniformidad del derecho aplicable al transporte marítimo, así como del derecho aplicable a otras modalidades de transporte en aquellos Estados que deseen alcanzar este objetivo. Por otra parte, aquellos Estados que no compartan este último objetivo podrán no obstante entrar a ser partes en el régimen aplicable al transporte marítimo, al ofrecérseles la posibilidad de revocar toda reserva que hayan formulado, a fin de aplicar plenamente el instrumento.*

b) *Al formularse esa eventual reserva en el momento de procederse a la ratificación del instrumento, quedará claro cuáles de los Estados contratantes declaran aplicables en su territorio todas sus disposiciones y cuáles de esos Estados han formulado una reserva respecto a su aplicación al transporte por tierra, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.2.1.*

Opción 2

9. Proseguir la labor sobre el proyecto de instrumento actual, incluido su artículo 4.2.1, pero insertando las palabras “**o de derecho interno**” a continuación de “convención internacional” (en el párrafo 4.2.1.b).

Comentario

a) *De nuevo, esta opción ofrece una herramienta importante a todo Estado que desee introducir un nuevo régimen para el transporte marítimo, dejando las demás modalidades de transporte al arbitrio de su derecho interno por lo demás aplicable. No cabe duda de que en el marco de esta opción resultaría,*

en todo momento, más difícil determinar cuál sería el derecho aplicable en cada Estado contratante -un convenio internacional o alguna norma de su derecho interno aplicable al derecho por tierra- dado que no se dispondría de constancia escrita alguna a ese respecto.

*b) En el marco tanto de la **opción 1** como de la **opción 2**, convendría perfilar algo más el texto del artículo 4.2.1. respecto de todo supuesto de daños no ubicables.*

Opción 3

10. Revisar el proyecto de instrumento actual a fin de estructurarlo como sigue:

Capítulo 1: - definiciones y demás disposiciones comunes a los capítulos 2, 3 y 4;

Capítulo 2: - disposiciones relativas al transporte de mercancías por mar (es decir, al transporte de puerto a puerto);

Capítulo 3: - disposiciones relativas al transporte de mercancías por mar y por otras modalidades de transporte que precedan o sean subsiguientes a su transporte por mar (es decir, al transporte de puerta a puerta);

Se dispondría, al parecer, de dos modelos básicos para esta finalidad:

*a) el de un **régimen uniforme**: un único régimen que sería aplicable por igual a todas las modalidades del transporte utilizadas en el transporte de mercancías de puerta a puerta; y*

*b) el de un **régimen interconectado**: igual al previsto en el anterior apartado a), pero con la salvedad de que ese régimen uniforme será desplazado en todo supuesto en el que un convenio internacional sea aplicable al tramo terrestre de un contrato de transporte de mercancías por mar, y no quepa duda de que la pérdida o daño haya ocurrido únicamente en el curso del transporte por tierra de las mercancías.*

Capítulo 4: disposiciones finales y reservas, incluida una cláusula de **reserva explícita** respecto del:

- **Capítulo 2** para todo Estado contratante que desee hacer extensivo el nuevo instrumento al transporte multimodal de mercancías (régimen de puerta a puerta); o
- **Capítulo 3** para todo Estado que desee que el nuevo instrumento sea únicamente aplicable al transporte de mercancías por mar (régimen de puerto a puerto).

Comentario

Se trata de una opción más ambiciosa destinada a:

a) dar un gran paso adelante en orden a la armonización del derecho internacional aplicable al transporte de mercancías tanto de puerto a puerto como de puerta a puerta, regulados en el capítulo 2 y en el capítulo 3, respectivamente. De hecho, se dispondría de dos convenios distintos acoplados en un único instrumento, compartiendo ambos regímenes aquellas disposiciones que sean comunes a uno y otro capítulo. Conforme a esta opción, resultaría evidente cuál de los Estados contratantes se ha adherido al

régimen de derecho marítimo del capítulo 2 y cuál se adhiere además al régimen multimodal del capítulo 3.

b) mejorar las perspectivas de la uniformidad jurídica a largo plazo, dado que todo Estado que haya dado su adhesión únicamente al capítulo 2 podría adherirse al capítulo 3 meramente revocando su reserva respecto del mismo. Ello supone una notable diferencia respecto de la opción 1 en donde la revocación de esa reserva pudiera suscitar consideraciones de política legislativa de índole compleja, que tal vez requieran la toma de una decisión respecto de si se ha de adoptar un convenio internacional relativo al transporte por tierra de mercancías en respaldo de lo dispuesto en el artículo 4.2.1. Además, pese a que estos convenios suelen ser de índole regional y poco frecuentes, no cabe prever si se aprobarán otros convenios regionales en el futuro. No es probable, por lo demás, que el régimen de esos convenios sea uniforme, por lo que su introducción en el régimen del nuevo instrumento, por vía del artículo 4.2.1, tal vez no favorezca la causa de la uniformidad internacional del régimen del transporte de mercancías.

11. Si se opta por un “**régimen interconectado**”, conforme al capítulo 3, cabe prever que el régimen marítimo aplicable con arreglo a ese capítulo sea idéntico al del capítulo 2, consiguiéndose así uniformizar al máximo el régimen aplicable al transporte marítimo. En función de esa previsión, cabría simplificar la **opción 3** estructurándola como sigue:

Capítulo 1: definiciones y demás disposiciones comunes a los capítulos 2, 3 y 4;

Capítulo 2: disposiciones aplicables al transporte de mercancías **por mar** (es decir, al transporte de puerto a puerto);

Capítulo 3: disposiciones aplicables al transporte de mercancías **por otras modalidades de transporte** que precedan o sean subsiguientes al transporte por mar (es decir, al transporte de puerta a puerta);

Capítulo 4: disposiciones finales y cláusulas de reserva, incluida una cláusula de **reserva explícita respecto del capítulo 3** para todo Estado contratante que desee que el nuevo instrumento sea únicamente aplicable al transporte de mercancías por mar (es decir, al transporte de puerto a puerto únicamente).

Resumen

12. El presente documento trasciende el alcance de un documento meramente conceptual, que constituye la finalidad única del documento presentado al Grupo de Trabajo. No obstante, confiamos en que será útil para el examen de las diversas opciones de política legislativa que el Grupo de Trabajo tendrá ante sí en el presente y tal vez en el siguiente período de sesiones que se celebrará en la primavera de 2003 sirviendo de base para avanzar de común acuerdo hacia el consenso por una ruta que permita recabar el máximo apoyo posible y lograr el objetivo supremo de la presente iniciativa, que no es otro que el de acabar con la multiplicidad de los regímenes de responsabilidad aplicables al transporte de mercancías por mar.