



Asamblea General

Distr. limitada
8 de noviembre de 2004
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
14º período de sesiones
Viena, 29 de noviembre a 10 de diciembre de 2004

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

Propuesta de los Estados Unidos de América

Nota de la Secretaría

El 8 de noviembre de 2004, en el marco de los preparativos del 14º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de los Estados Unidos de América presentó el texto de una propuesta por la que modificaba su propuesta original relativa a los acuerdos de transporte marítimo por servicio de línea, que figura en el párrafo 29 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34. El texto de la propuesta modificada se reproduce en el anexo de la presente nota tal como se presentó a la Secretaría.



Anexo I

Propuesta de los Estados Unidos de América

1. En el documento A/CN.9/WG.III/WP.34 los Estados Unidos presentaron una propuesta global en la que se abordaban las cuestiones clave que cabría abordar en el proyecto de instrumento. En el párrafo 29 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34 se propone una definición de acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea (OLSA), es decir, se determina la categoría de operaciones que, a juicio de los Estados Unidos, el proyecto de instrumento supuestamente debería abarcar, pero que debería ser posible excluir del régimen del proyecto de instrumento en determinadas circunstancias.
2. La delegación de los Estados Unidos ha escuchado con atención las observaciones relativas a la definición de acuerdo OLSA enunciada en el párrafo 29 que ha recibido desde que se distribuyó el documento A/CN.9/WG.III/WP.34, es decir, desde agosto de 2003. Esas observaciones provinieron de distintas entidades privadas de los Estados Unidos, de otros Estados y de organizaciones no gubernamentales estadounidenses e internacionales. Una de las inquietudes expresadas fue que, en virtud de lo dispuesto por una ley de transporte marítimo estadounidense, las empresas de transporte marítimo que no explotan buques que realizaran operaciones comerciales en los Estados Unidos no podrían concertar un acuerdo OLSA en el sentido del párrafo 29.
3. Otra inquietud, respecto de una cuestión de forma, fue que el proyecto de instrumento sería más claro si el concepto de acuerdo OLSA figurara en un artículo independiente, en vez de ser parte del actual artículo 88 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32 (Límites de la autonomía contractual).
4. En atención a las inquietudes expresadas, los Estados Unidos han modificado su propuesta enunciada en el párrafo 29 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34. En la presente propuesta la definición de acuerdo OLSA figura en un artículo por separado y, al definir el concepto, se ha procurado que sea más específico para responder a las inquietudes de los cargadores y lo suficientemente amplio como para que abarque las empresas de transporte marítimo que no explotan buques. La presente propuesta cuenta con el apoyo de todas las entidades estadounidenses afectadas, incluidos los cargadores, las empresas que explotan buques y las que no lo hacen.
5. En consecuencia, los Estados Unidos sugieren sustituir la propuesta enunciada en el párrafo 29 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34 por el texto que figura a continuación.

Artículo XX

1. [Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo xx [definición de contrato de transporte/disposición de exclusión de contratos], el presente Instrumento será aplicable a un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea. [Nota 1.]
2. Por “acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea” se entenderá un contrato mutuamente negociado y concertado por escrito o por medios electrónicos entre uno o más porteadores y uno o más cargadores que regule el transporte marítimo de mercancías en varias remesas a bordo de buques de

línea durante determinado período. En virtud de ese contrato, el porteador o los porteadores deberán prestar un servicio que de otra forma no estarían obligados a prestar en virtud del presente Instrumento, y el cargador o los cargadores deberán enviar un volumen mínimo de carga y pagar la tasa o las tasas convenidas en el contrato. El servicio que el porteador o los porteadores están obligados a prestar será el transporte marítimo de mercancías y podrá incluir también el transporte por alguna otra vía, el almacenamiento de las mercancías, o servicios logísticos, según lo requiera el cargador. Por “transporte de línea” se entenderá un servicio anunciado de transporte marítimo de carga general a bordo de buques que navegan con regularidad por una ruta comercial establecida entre puertos de escala programada. [Nota 2]

3. Un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea no podrá ser i) la lista de precios y servicios de un porteador, un conocimiento de embarque ni un recibo de carga o documento similar, aunque el acuerdo podrá remitirse a esos documentos; ni ii) el fletamento de un buque de línea o de una parte de él.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, en un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea se podrán establecer más o menos deberes, derechos, obligaciones y responsabilidades que los que se establecen en el presente Instrumento. Toda disposición de un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea en la que se establezcan más o menos deberes, derechos, obligaciones y responsabilidades figurará en el cuerpo del contrato y no podrá pasar a formar parte de él por remisión a otro documento. Toda condición de un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea que se aparte de las establecidas en el presente Instrumento obligará únicamente a las partes en ese contrato y a todo tercero que consienta expresamente en quedar vinculado por ella. [Nota 3]

5. Si se expide un documento de transporte o un documento electrónico en virtud de un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea, el contrato probado por ese documento o incorporado en él se regirá por las disposiciones del presente Instrumento en la medida en que dicho documento regule las relaciones entre el porteador y todo tenedor, consignador o consignatario cuyo nombre conste en él y que no sea parte en el acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea, a menos que tal tenedor, consignador o consignatario consienta expresamente en quedar vinculado por un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea o por algunas de las condiciones de dicho acuerdo que difieran de las establecidas en el presente Instrumento.

Nota 1: El texto que figura entre paréntesis quedará pendiente hasta que se hayan concluido otros artículos, por ejemplo, los relativos a la definición de contrato de transporte y a los contratos que se excluirán del régimen del Instrumento. La intención es, sin embargo, evitar confusiones entre la disposición relativa a los acuerdos OLSA y las demás disposiciones que pudieran dar a entender que los acuerdos OLSA quedan excluidos del ámbito de aplicación del Instrumento (por ejemplo, las relativas a la definición de contrato de transporte y a la lista de contratos excluidos).

Nota 2: A fin de que se interprete que la disposición relativa a los acuerdos OLSA se aplica a los porteadores que expiden documentación en su propio nombre y son responsables del transporte marítimo, independientemente de que exploten o no un

buque, los Estados Unidos proponen que la definición de porteador enunciada en el apartado b) del artículo 1 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32 se enmiende de la siguiente manera: “Por ‘porteador’ se entenderá una persona, independientemente de que explote o no un buque, que celebra un contrato de transporte con un cargador .”

Nota 3: Los Estados Unidos recuerdan que en el documento A/CN.9/WG.III/WP.34 proponen que las partes en un acuerdo OLSA puedan vincular a un tercero al foro que se haya designado en ese acuerdo para entender de todo litigio relativo a la carga, siempre y cuando se hayan cumplido ciertas condiciones, entre ellas, que se haya notificado al tercero el foro designado. Véase el párrafo 35 del documento A/CN.9/WG.III/WP.34.