



Asamblea General

Distr. limitada
7 de septiembre de 2005
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
16º período de sesiones
Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005

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

Derecho de control: Información presentada por la delegación de Noruega

Nota de la Secretaría

Durante el 15º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), celebrado en Nueva York del 18 al 28 de abril de 2005, el Grupo de Trabajo examinó en general la cuestión del derecho de control, de conformidad con el proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. La delegación de Noruega ha remitido el documento adjunto a la presente nota como anexo I, a fin de facilitar el examen del tema del derecho de control recopilando en un solo documento las opiniones expresadas por distintas delegaciones en las consultas oficiosas, para someterlas al examen del Grupo de Trabajo. Las delegaciones siguientes formularon las observaciones que figuran en el anexo: España, Italia, Japón, Noruega, República de Corea, Cámara Naviera Internacional, Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección y de Indemnización.

El documento que figura en el anexo I se reproduce en la forma en que lo recibió la Secretaría.

* Obsérvese que en esta versión revisada del documento A/CN.9/WG.III/WP.50 los números de las disposiciones se han modificado para que correspondan a los que figuran en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56.



Anexo I

Informe

Capítulo 11. Derecho de control (Karl J. Gombrii, Noruega)

1. El capítulo 11 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32, relativo al derecho de control, fue objeto de una reunión oficiosa (seminario) entre períodos de sesiones, celebrada en Londres el 25 de febrero de 2005. En dicho seminario se presentó y examinó un documento oficioso en que se explicaban los antecedentes y el contenido del capítulo 11.
2. Tras el seminario de Londres se distribuyó electrónicamente un cuestionario oficioso en nombre de la delegación de Noruega. Se han recibido respuestas de las delegaciones de la República de Corea, España, el Japón, Italia, Noruega (indirectamente, en su calidad de país autor del presente informe) así como de BIMCO, la Cámara Naviera Internacional y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (las indicadas organizaciones no gubernamentales presentaron una respuesta conjunta).
3. Sobre la base anterior, se señala lo siguiente:
4. Muchos de quienes respondieron consideran que el artículo 53 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32, actualmente artículo 54 del documento A/CN.9/WG.III/WP.56, no distingue con claridad entre el derecho de la parte controladora de dar instrucciones unilaterales, por un lado, y el derecho de la misma parte, con exclusión de cualquier otra persona, de convenir en una modificación del contrato de transporte, por otro lado.
5. El fondo del párrafo b) del artículo 54, en que se prevé que la parte controladora podrá “reclamar la entrega de las mercancías antes de su llegada al lugar de destino”, constituye un motivo de discordia. Algunas de las delegaciones que respondieron consideraron que esta exigencia constituiría siempre una modificación del contrato y no podía ser objeto de instrucciones unilaterales. Otras señalaron que este derecho a dar instrucciones era indispensable, por ejemplo, en el caso de bancos que financiaran a los compradores. A modo de garantía, podría ser necesario que la parte controladora diera instrucciones cuando no se hubiera emitido un título de transporte negociable, y si pareciera que el comprador fuera incapaz de cumplir sus obligaciones con el banco, debía ser posible impedir que el cargamento entrara en la jurisdicción del cliente o comprador moroso.
6. En la mayoría de las respuestas al cuestionario oficioso se indicó que era importante que la parte controladora pudiera reclamar la entrega de las mercancías antes de su llegada al lugar de destino, y que el lugar de dicha entrega no debía encontrarse necesariamente en la ruta hacia el lugar del destino original, siempre que se cumplieran las condiciones previstas en el artículo 57.
7. Habida cuenta de lo anterior, tal vez el Grupo de Trabajo desee examinar la reformulación siguiente del **artículo 54**:

“El derecho de control relativo a un contrato de transporte podrá ser ejercido únicamente por la parte controladora, y por él se entenderá el derecho de:

- a) convenir con el porteador en alguna modificación del contrato de transporte;**
- b) dar o modificar instrucciones concernientes a las mercancías, en tanto que ello no constituya una modificación del contrato de transporte;**
- c) sustituir al consignatario por alguna otra persona o incluso por la propia parte controladora;**
- [d) reclamar, a reserva de las condiciones previstas en el artículo 55, la entrega de las mercancías en un lugar distinto del lugar de destino original.]”**

8. En el artículo 56 se decide quién será la parte controladora y se prevé la transferencia del derecho de control de una parte controladora a otra.

9. El párrafo 1) del artículo 56, aplicable en los casos en que no se haya emitido un título de transporte negociable, dispone en el apartado a) que el cargador será la parte controladora salvo que designe en calidad de tal al consignatario u otra persona. Como indican los corchetes del presente texto del proyecto de instrumento que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32, ha habido desacuerdo respecto de si el cargador puede designar unilateralmente de ese modo a una nueva parte controladora o si se requiere el consentimiento del consignatario.

10. En las respuestas al cuestionario oficioso sobre este punto se registró una fuerte mayoría en favor de suprimir el texto entre corchetes a fin de dejar claro que el cargador puede designar unilateralmente a una nueva parte controladora. Además, en varias respuestas se señaló que en este caso es importante que exista la obligación de notificar al porteador.

11. Por lo tanto, y a juzgar por las respuestas al cuestionario oficioso, el **párrafo 1) a) del artículo 56** debería decir:

“El cargador será la parte controladora a menos que designe a otra parte en calidad de tal y notifique de ello al porteador.”

12. Otra pregunta con respecto al artículo 56 es la de cuándo se extinguirá el derecho de control en el caso de no haberse emitido ningún título de transporte negociable. ¿Cuando las mercancías hayan llegado a su destino y el consignatario haya pedido su entrega, o cuando las mercancías se entreguen efectivamente en su destino?

13. Las opiniones estuvieron divididas en el seminario de Londres. Algunos consideraron que la última era la solución más viable, porque era habitual que un cargador o vendedor diera instrucciones al porteador de ponerse en contacto con él al llegar a destino e inmediatamente antes de la entrega. La finalidad de esta instrucción sería la de permitir que el cargador o el vendedor verificara la recepción del pago antes de entregar el cargamento al consignatario o el comprador. Si este pago no se ha recibido, el cargador o el vendedor, en su calidad de parte controladora, deberá tener el derecho de designar a un nuevo consignatario para proteger así su situación, incluso aunque la parte morosa haya pedido la entrega.

14. Otros consideraron que las instrucciones al porteador, en esa situación podrían ser las de ponerse en contacto con el cargador o el vendedor poco antes de la llegada a destino, y que podía conservarse la redacción actual del párrafo d) del artículo 56.

15. En las respuestas al cuestionario oficioso sobre este punto, la opinión mayoritaria fue que el derecho de control debería extinguirse en el momento de la entrega efectiva de las mercancías en el lugar de destino, pero en dos respuestas se propuso la otra solución. Habida cuenta de ello, el **párrafo d) del artículo 56** debería decir:

“El derecho de control se extinguirá cuando las mercancías se hayan entregado en el lugar de destino [, o en cualquier otro lugar designado conforme al párrafo d) del artículo 53 [del documento A/CN.9/WG.III/WP.32, actualmente párrafo 1) del artículo 55 del documento A/CN.9/WG.III/WP.56]].”

16. Que el texto comprendido entre corchetes sea o no necesario depende, desde luego, de la decisión del Grupo de Trabajo sobre el párrafo d) del artículo 53 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32, actualmente párrafo 1) del artículo 55 del documento A/CN.9/WG.III/WP.56. En caso de suprimirse dicha disposición, evidentemente se debería suprimir también el texto comprendido entre corchetes del párrafo d) del artículo 56.

17. El párrafo 2) d) del artículo 56 (cuya supresión se ha sugerido en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56) dispone en lo esencial que las instrucciones dadas se deben consignar en un título de transporte negociable. No existe la exigencia correspondiente de que unas instrucciones dadas sin que se haya emitido un título de transporte negociable -por ejemplo, sobre la designación de un nuevo consignatario- deban consignarse en algún título de transporte no negociable que se haya expedido. Esta cuestión se planteó en el cuestionario oficioso. En las respuestas hubo opiniones divididas sobre si se debía introducir este requisito. En tres se indicó que no, mientras que el mismo número de delegaciones (entre ellas la de Noruega) opinó que sí debía introducirse. Una delegación se declaró indecisa al respecto.

18. En las observaciones introductorias al capítulo 11 del documento A/CN.9/WG.III/WP.21, se señaló que en muchos intercambios comerciales disminuye rápidamente la utilización de títulos de transporte negociables o ha desaparecido por completo, y que un derecho de control bien definido y transferible podía cumplir una función útil en la elaboración de sistemas de comercio electrónico, en los que no se utilizan documentos electrónicos negociables. Tal vez el Grupo de Trabajo desee examinar si puede potenciarse la utilización de títulos o documentos de transporte no negociables a efectos de financiación y/o de comercio electrónico introduciendo el requisito de que, cuando se emita un documento de transporte no negociable, deben constar en él las instrucciones o la sustitución del consignatario. Si así se decide, tal vez el Grupo de Trabajo desee modificar el **párrafo 1) c) del artículo 56**, del siguiente modo:

“Cuando la parte controladora ejerza su derecho de control de conformidad con el artículo 54, deberá presentar algún medio de identificación adecuado, en todo título de transporte o documento electrónico no negociable que se haya emitido deberán constar las instrucciones dadas o la sustitución del consignatario por la parte controladora.”

19. En relación con el párrafo 4) del artículo 57, se ha discutido el asunto de si la responsabilidad del porteador por no cumplir las instrucciones que se le han dado debe ser estricta e ilimitada, o si, adoptando una interpretación auténtica de la disposición, esta responsabilidad es la propia de obrar con la diligencia debida, como en el caso de la responsabilidad por pérdida o daño del cargamento, y queda limitada del mismo modo.

20. La mayoría de quienes respondieron con claridad a la pregunta del cuestionario oficioso sobre este punto se declararon en favor de la responsabilidad propia de actuar con la diligencia debida, limitada del mismo modo que la relativa a los daños o la pérdida del cargamento. Además, la mayoría consideró que se debía aclarar esta disposición. Teniendo esto en cuenta, tal vez el Grupo de Trabajo desee examinar el texto siguiente como sustitutivo del actual **párrafo 4) del artículo 57**:

“El porteador será responsable de toda pérdida o daño de las mercancías, así como de todo retraso en la entrega causado por su negligencia o la de cualesquiera de las personas a que se refiere el párrafo 3) del artículo 20 en el cumplimiento de las instrucciones de la parte controladora, y la responsabilidad se limitará con arreglo a lo dispuesto en los artículos 64 y 66.”

21. Por otra parte cabe señalar, con respecto al párrafo 1) del artículo 57, que la variante A se basa en el texto original del proyecto de instrumento, mientras que la variante B es resultado de una reformulación efectuada por la secretaria de la CNUDMI a petición del Grupo de Trabajo.

22. Los artículos 58, 59 y 60 no se abordaron en el seminario de Londres y, por lo demás, se había observado con anterioridad que no daban lugar a controversia.
