



Asamblea General

Distr. limitada
23 de febrero de 2006
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
17º período de sesiones
Nueva York, 3 a 13 de abril de 2006

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

Obligaciones del cargador: propuesta de los Estados Unidos sobre el capítulo 8

Nota de la Secretaría*

En preparación del 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de los Estados Unidos de América presentó a la Secretaría el texto de una propuesta sobre las obligaciones del cargador enunciadas en el proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías para que el Grupo de Trabajo la examinara. El texto de la propuesta se reproduce como anexo de la presente nota en la forma en que fue recibido por la Secretaría.

* La presentación tardía de este documento obedece a la fecha en que la propuesta fue comunicada a la Secretaría.



Anexo

Obligaciones del cargador: capítulo 8 del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

I. Introducción

1. En preparación del 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo III en abril de 2006, en el que se examinará el capítulo 8 (Obligaciones del cargador) del proyecto de convenio, los Estados Unidos presentan las observaciones que se exponen a continuación. Esas observaciones se circunscribirán 1) a analizar algunas de las propuestas formuladas por la delegación de Suecia en un documento recientemente presentado (A/CN.9/WG.III/WP.67) y 2) a dar a conocer la posición de los Estados Unidos en materia de demora.

II. Proyecto de artículo 29. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones

2. Los Estados Unidos respaldan la conclusión a que llegó el Grupo de Trabajo en Viena en cuanto a que debería redactarse nuevamente el proyecto de artículo 29 a fin de centrarlo en el concepto de obligación recíproca del porteador y del cargador de cooperar entre sí de buena fe en el intercambio de información relacionada con el cumplimiento de las obligaciones respectivas contraídas en virtud del proyecto de convenio y que son necesarias para hacerlo. No obstante, los Estados Unidos estiman que la obligación de atender las solicitudes de información no debería abarcar la información e instrucciones que ya se conocen o que la parte requirente puede consultar razonablemente en fuentes independientes de información.

3. Por consiguiente se respalda la variante C del documento presentado por Suecia (A/CN.9/WG.III/WP.67, párr. 14) y se sugiere modificar el título del artículo para que refleje el carácter recíproco de la obligación. El artículo diría:

Artículo 29. Obligación del cargador y del porteador de facilitar información e instrucciones

El porteador y el cargador atenderán de buena fe las solicitudes recíprocas razonables de información y de instrucciones que sean necesarias para la manipulación y el transporte seguros de las mercancías; esa información y esas instrucciones deberán estar en conocimiento de la parte requerida sin que la parte requirente tenga otro modo razonable de obtenerlas.

III. Proyecto de artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos

4. Los Estados Unidos comparten la preocupación expresada por varias delegaciones en el período de sesiones celebrado en Viena, motivada por la amplitud del alcance de las obligaciones enunciadas en el apartado b) del proyecto de

artículo 30 (cumplimiento de leyes). En particular, es motivo de grave inquietud que en la variante A del documento presentado por Suecia (A/CN.9/WG.III/WP.67, párr. 20) se dé al apartado b) del proyecto de artículo 30 un alcance indebido, puesto que no queda claro si la obligación establecida en ese párrafo abarca las obligaciones jurídicas aplicables al cargador o al porteador. Además, no es razonable esperar que un cargador conozca específicamente cada ley y requisito aplicable al porteador que existan en ordenamientos extranjeros.

5. En caso de que el Grupo de Trabajo concluyera que la obligación de cumplir las exigencias impuestas por la ley ha de formar parte del proyecto de convenio, los Estados Unidos estiman que debe restringirse considerablemente tal obligación. El precepto podría ser más viable si la obligación del cargador se circunscribiera a proporcionar información relacionada con las mercancías y necesaria únicamente para facilitar al porteador el cumplimiento de las reglamentaciones que regulan el transporte, en la medida en que el cargador esté obligado por ley a proporcionar tal información o en la medida en que la información que el porteador necesita sea puesta oportunamente en conocimiento del cargador. Además, los Estados Unidos sostienen que no debería requerirse que el cargador proporcionase tales datos si el porteador puede obtener razonablemente la información por alguna otra vía. Los Estados Unidos entienden que la presente propuesta circunscribe dentro de lo que cabe una obligación que de otro modo sería excesivamente amplia, ambigua y susceptible de prestarse a múltiples interpretaciones.

6. Por consiguiente, los Estados Unidos prefieren decididamente la variante B enunciada en el documento presentado por Suecia, con las leves modificaciones que se indican a continuación.

*Artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información,
instrucciones y documentos*

El cargador deberá facilitar oportunamente al porteador la información, las instrucciones y los documentos relacionados con las mercancías que sean razonablemente necesarios para:

...

b) El cumplimiento por el porteador de las reglas y reglamentaciones de las autoridades gubernamentales que sean aplicables al transporte i) cuando en virtud de la ley aplicable, el cargador esté obligado a proporcionar tal información, tales instrucciones y tales documentos; o ii) cuando el porteador ponga oportunamente en conocimiento del cargador tal información, tales instrucciones y tales documentos. A reserva de lo que prescriba la ley aplicable, el cargador no estará obligado, en virtud del presente párrafo, a proporcionar información, instrucciones y documentos que puedan estar razonablemente al alcance del porteador; y

IV. Inversión del orden de los proyectos de artículo 29 y 30

7. La delegación de Suecia ha indicado que una forma de reducir el amplio alcance de la variante A del apartado b) del proyecto de artículo 30 (véase A/CN.9/WG.III/WP.67, párr. 14) consistiría en ampliar la obligación del porteador de facilitar información al cargador, impuesta por el proyecto de artículo 29, de

modo que éste pueda cumplir las obligaciones del proyecto de artículo 28, disponiéndose que ha de facilitar, además, la información que el cargador necesite, a efectos de cumplir sus obligaciones conforme al proyecto de artículo 30. Ello se lograría si se invierte el orden de los artículos 29 y 30 (A/CN.9/WG.III/WP.67, párr. 11). Se trata de una nueva propuesta que no se ha examinado todavía. Al colocar el proyecto de artículo 29 después del proyecto de artículo 30 se amplía la información que ha de facilitar el porteador. Los Estados Unidos no son partidarios de esa modificación. Habida cuenta de que el proyecto de convenio establece un delicado equilibrio entre las obligaciones del cargador y del porteador, no es conveniente sumar aquí otra obligación a las que el porteador ya tiene.

V. Proyecto de artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador/Demora

8. Los Estados Unidos creen firmemente que debería excluirse del proyecto de convenio el concepto de responsabilidad por todo daño emergente imputable a la demora en que pudieren incurrir el cargador o el porteador. Si se incluye en el proyecto de convenio el concepto de responsabilidad del cargador por demora se da pie a que éste quede expuesto a una responsabilidad sin límites. La supresión de ese concepto del proyecto de convenio se justifica también por el hecho de que es difícil limitar de forma razonable y lógica la responsabilidad por daños imputables a la demora del cargador, así como establecer un régimen de la responsabilidad que permita ponerse a cubierto de los posibles riesgos vinculados a los daños que pudiera causar una demora. A fin de velar por la equidad y la imparcialidad del proyecto de convenio, debería suprimirse asimismo el concepto de responsabilidad del porteador frente al cargador por daños emergentes imputables a la demora, salvo que las partes consientan expresamente en ello por vía contractual. Si imputar responsabilidad al cargador por demora frente al porteador en virtud del proyecto de convenio expone a aquél a la posibilidad de incurrir en una responsabilidad considerable, lo mismo sucede si se imputa responsabilidad por demora al porteador frente al cargador. Un porteador podría verse expuesto a demandas de indemnización por daños y perjuicios imputables a una demora ajena a su voluntad (por ejemplo, demora en la obtención de un atracadero por congestión portuaria, imposibilidad de dar salida al cargamento por congestión de la terminal, la entrega atrasada por falta de transportistas o de equipo ferroviario). Imputar al porteador responsabilidad por daños ocasionados por la demora en la entrega propiciará el aumento considerable de demandas y de otros tipos de litigios, lo que no sólo prolongará el tiempo de defensa o de satisfacción de las demandas e incrementará sus costas, sino que también aumentará los gastos de seguro, que se elevarán sin duda al haber mayores riesgos y desconocerse el número de demandas. Los posibles efectos económicos en la industria del transporte serán tales que la inclusión del concepto de responsabilidad del porteador por concepto de demora en el proyecto de convenio podría inducir a los porteadores de ciertos ramos del transporte a no ofrecer servicios multimodales de puerta a puerta a fin de evitar la posibilidad de tales demandas. A juicio de los Estados Unidos, los propios interesados pueden abordar caso por caso con más propiedad la cuestión de la demora y de los consiguientes daños emergentes.

9. Si el Grupo de Trabajo decide mantener en el proyecto de convenio la disposición sobre la responsabilidad del porteador por daños emergentes imputables a la demora en la entrega, la delegación de los Estados Unidos estima que, para mantener un equilibrio justo, es indispensable incluir una disposición paralela relativa al cargador que incurra en demora y exponga al porteador a sufrir pérdidas como consecuencia de las demandas por demora que otros cargadores pudieran entablar contra él. Como se fijaría un límite a la responsabilidad del porteador por los daños ocasionados por la demora en la entrega, debería imponerse también un límite razonable a la responsabilidad del cargador.

10. La delegación de los Estados Unidos ha dedicado bastante tiempo a tratar de establecer un límite aceptable de la responsabilidad del cargador por los daños ocasionados por demora y considera que es una tarea sumamente difícil. Un tope basado en el flete pagado por el cargador demandado es, según los porteadores, excesivamente bajo; los cargadores, en cambio, consideran que otras fórmulas son excesivamente altas. Un porteador debería estar bien amparado de toda pérdida que sufra como consecuencia de los daños ocasionados por la demora de un cargador, aunque la responsabilidad que recaería en un cargador pueda ser considerable. Por lo tanto, los Estados Unidos consideran que la única forma equitativa de solucionar el dilema sería suprimir del proyecto de convenio el concepto de responsabilidad por daños imputables a la demora en el caso del cargador y, salvo que las partes en un contrato de transporte o en un contrato de volumen acuerden una fecha precisa de entrega de las mercancías, también en el caso del porteador.

11. Por último, respecto a si la responsabilidad del cargador debiera regularse por el principio de responsabilidad basado en la culpa que le fuera imputable o por el principio de responsabilidad objetiva, los Estados Unidos estiman que el incumplimiento de las obligaciones del cargador previstas en el proyecto de artículo 28 y en el apartado a) del proyecto de artículo 30 debería estar sujeto al principio de responsabilidad basado en la culpa, mientras que haber incumplido la obligación de facilitar información precisa debería regirse por el principio de responsabilidad objetiva. Los Estados Unidos no están seguros de si cabría o no imponer una responsabilidad objetiva al cargador por no haber facilitado la información prevista en el apartado b) del proyecto de artículo 30. Por un lado, una norma basada en el principio de la culpa que le fuera imputable podría ser apropiada habida cuenta de que el principio de responsabilidad objetiva crearía una excepción considerable a las normas de derecho marítimo existentes, además de ser injusto que se tuviera como objetivamente responsable al cargador por su incumplimiento de proporcionar información cuando ese incumplimiento no fuera culpa suya. Por otro lado, el principio de responsabilidad objetiva podría ser adecuado para el supuesto de un incumplimiento previsto en el apartado b) del artículo 30, ya que un porteador depende de la información que le facilite un cargador para cumplir los requisitos legales, y el incumplimiento puede hacer incurrir en responsabilidad al porteador.

12. Por consiguiente, los Estados Unidos instan al Grupo de Trabajo a que tome en consideración la propuesta de proyecto de artículo 31 siguiente:

Artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador

1. *El cargador será responsable frente al porteador en virtud del contrato de transporte y frente a toda parte ejecutante marítima de toda pérdida o*

daño ocasionados por las mercancías y del incumplimiento de las obligaciones que le imponen el artículo 28 y [el]los párrafo[s] a) [y b)] del artículo 30, siempre y cuando tal pérdida o daño sean causados por la falta del cargador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 35.*

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, se considerará que el cargador ha garantizado la exactitud [y oportunidad] en el momento de recepción, por el porteador, de la información y de los documentos que deben proporcionarse conforme al [a los] apartado[s] [b) y] c) del artículo 30. El cargador deberá indemnizar al porteador de toda pérdida o daño que nazcan o se deriven de la inexactitud [o falta de puntualidad en la presentación] de la información, de las instrucciones y de los documentos.*

13. La supresión del concepto de responsabilidad del cargador y del porteador por demora requeriría las modificaciones correspondientes del capítulo 6 del proyecto de convenio enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 que se indican a continuación.

1) Se suprimiría el texto del proyecto de artículo 22 y se sustituiría por el siguiente:

Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no se entreguen en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo explícitamente estipulado. Si la demora en la entrega ocasiona alguna pérdida no imputable a la pérdida de las mercancías transportadas o a algún daño material que les sea ocasionado, el porteador será responsable de dichas pérdidas únicamente si ha convenido expresamente en asumir responsabilidad por las pérdidas imputables a la demora en la entrega.

2) Se suprimirían íntegramente los párrafos 2 de los proyectos de artículo 24 y 66.

3) Se revisaría el proyecto de artículo 65 para que dijera:

Toda indemnización por pérdida material o daño de las mercancías que sea imputable a la demora estará sujeta a lo dispuesto en el artículo 64. El porteador no será responsable de las pérdidas económicas ni de ninguna otra pérdida emergente imputable a la demora, salvo en lo dispuesto en el artículo 22.

* Los Estados Unidos accederán a que se suprima del proyecto de texto de los artículos 31 y 33 la referencia a la responsabilidad del cargador por los daños imputables a la demora con la condición expresa de que se suprima también el concepto de responsabilidad imperativa del porteador por los daños emergentes imputables a la demora en la entrega enunciado en el artículo 22 del documento A/CN.9/WG.III/WP.56. Los Estados Unidos consideran que la responsabilidad del porteador por los daños emergentes imputables a la demora en la entrega guarda una relación directa con la cuestión de la responsabilidad del cargador por demora. Si el Grupo de Trabajo decide no suprimir tal concepto, la posición de los Estados Unidos es que debe reinsertarse la mención de la responsabilidad del cargador por demora, imponiéndose una limitación razonable.

4) Habría que suprimir las referencias a “demora” en las disposiciones siguientes:

- Cuatro referencias en el párrafo 1 del proyecto de artículo 17
- Siete referencias en el párrafo 2 del proyecto de artículo 17
- Una referencia en el párrafo 4 del proyecto de artículo 17
- Una referencia en el párrafo 1 del proyecto de artículo 20
- Una referencia en el párrafo 2 del proyecto de artículo 20
- Dos referencias en el párrafo 1 del proyecto de artículo 21
- Dos referencias en el párrafo 3 del proyecto de artículo 21
- Una referencia en el párrafo 1 del proyecto de artículo 25
- Tres referencias en el párrafo 2 del proyecto de artículo 26
- Una referencia en el párrafo 4 del proyecto de artículo 26
- Dos referencias en el párrafo 1 del proyecto de artículo 27
- Tres referencias en el párrafo 2 del proyecto de artículo 64.

14. Por último, si el concepto de responsabilidad por demora se suprime totalmente del proyecto de convenio en relación con el cargador y el porteador, debería agregarse un nuevo artículo al capítulo sobre las obligaciones del cargador, en el que se precise que la responsabilidad en que incurra por “daño o pérdida” no abarca la demora. A continuación figura el texto del nuevo artículo propuesto:

Artículo 36 bis. Demora

Los daños y perjuicios exigibles al cargador por el porteador conforme al presente capítulo por toda pérdida o daño, o por un incumplimiento de cualesquiera obligaciones que se estipulen en el presente proyecto de convenio, o en una indemnización o garantía previstas en el presente capítulo, no abarcarán los daños ocasionados por la demora de un buque o por la demora en la entrega de las mercancías cargadas en un buque que no sea el daño material ocasionado por la demora.

VI. Proyecto de artículo 33. Mercancías peligrosas

15. Deberían suprimirse las referencias a “demora” de los párrafos 2 y 3 del proyecto de artículo 33, por los mismos motivos expuestos en la nota de pie de página correspondiente al proyecto de artículo 31.

16. Los Estados Unidos estiman que habría que suprimir el párrafo 4 del proyecto de artículo 33 del documento presentado por Suecia (véase A/CN.9/WG.III/WP.67, párr. 31), nueva propuesta no examinada todavía, puesto que ampliaría innecesariamente la obligación del porteador. El tema se trata adecuadamente también en la propuesta de proyecto de artículo 29 enunciada en el párrafo 3 *supra*.