



Asamblea General

Distr. limitada
27 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: preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

Propuestas de la delegación de Italia acerca de los títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte, el ámbito de aplicación, la autonomía contractual y disposiciones conexas

Nota de la Secretaría*

En preparación del 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de Italia presentó a la Secretaría el texto de propuestas relativas a los títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte, al ámbito de aplicación, la autonomía contractual y las disposiciones conexas del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías para su examen por el Grupo de Trabajo. El texto de las propuestas se reproduce en un anexo a 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 las propuestas fueron comunicadas a la Secretaría.



Anexo

Títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte

1. La delegación de Italia ha examinado atentamente el documento A/CN.9/WG.III/WP.62 presentado a título informativo por la delegación de los Estados Unidos de América y, teniendo en cuenta el debate celebrado durante el seminario oficioso que la delegación de Italia acogió en Londres los días 23 y 24 de enero de 2006 y en el que se trataron, entre otras cosas, el proyecto de artículo 37¹ y el proyecto de artículo 40 3)², formula las propuestas que se exponen a continuación.

Artículo 37. Emisión de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte

2. A pesar de que el artículo 23 de las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios de 1993 (RUU 500) requiere que en los conocimientos de embarque se indique el nombre del porteador, se considera que esa disposición no es de fácil interpretación y, por consiguiente, no protege suficientemente al vendedor FOB. Se sugiere, por lo tanto, que el apartado b) del proyecto de artículo 37, enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, se enmiende del modo siguiente:

b) El cargador o, si el cargador proviene de ello al porteador, el consignador o la persona a la que se hace referencia en el artículo 34, tendrá

¹ Resumen del debate celebrado el primer día del seminario oficioso con respecto al proyecto de artículo 37: Se planteó entonces la pregunta de qué ocurriría en situaciones en las que el consignador no tuviera derecho alguno a obtener un título de transporte negociable, como indica el presente proyecto, pero necesitara uno para el crédito documentario. Además, se planteó la cuestión de si la introducción de dos deberes distintos de emisión de documentos entrañaría un riesgo de conflicto de documentación. Se respondió que la atención se centraba aquí en los casos en los que el consignador y el cargador entraran en alguna clase de conflicto. El proyecto de artículo protege al porteador al prevenirlo de que ha de invocar el contrato con el cargador en caso de conflicto. Si se realiza conforme a lo dispuesto en el proyecto de artículo 37, la emisión a favor de un cargador documentario exime de responsabilidad frente al cargador.

² Resumen de los debates celebrados el primer día del seminario oficioso sobre el proyecto de artículo 40 3): En los debates se manifestaron tres opiniones. Por un lado, algunas delegaciones propugnaron que no se ofreciera al demandante protección alguna a este respecto y que se suprimiera el párrafo 3) del proyecto de art. 40 3). Otras abogaron por el mantenimiento de esa disposición en su forma actual. Sin embargo, la mayoría de las delegaciones que participaron en el seminario oficioso apoyaron en general la opinión de que debía hallarse una vía intermedia como solución posible que podría concitar amplio apoyo en el Grupo de Trabajo. Se sugirieron las posibles siguientes vías intermedias:

- Hacer que incurra en responsabilidad la parte contratante inmediata, por ejemplo, el agente que firme el contrato.
- Presumir que el nombre que figura en el título de transporte es el del porteador. Durante el período utilizado para rebatir esta presunción debería dejar de correr el plazo límite.
- Dejar en suspenso el plazo límite si el demandante presenta una demanda equivocada y no se le informa de quién es el demandado.
- Privar al porteador del derecho a limitar la responsabilidad.

Se alentó a los participantes en el seminario oficioso a que estudiaran otras posibles vías de regular la cuestión para que las examinara el Grupo de Trabajo.

derecho a obtener del porteador, previa presentación del título de transporte o previa transmisión del documento electrónico de transporte, un título de transporte negociable apropiado o, con arreglo a lo dispuesto en el apartado a) del artículo 5, un documento electrónico de transporte negociable apropiado, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido, explícita o implícitamente, en que no se utilice ni título de transporte ni documento electrónico de transporte negociable alguno, o salvo que utilizar dicho título o documento sea contrario a la costumbre, los usos o la práctica comercial del ramo.

Artículo 40 3). Deficiencias en los datos del contrato

3. Se sugiere que este párrafo deje de figurar entre corchetes y que el texto enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, se enmiende del modo siguiente:

3. Si los datos del contrato no ~~identifican al~~ indican el nombre y la dirección del porteador, pero señalan que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque designado, se presumirá que el propietario inscrito del buque es el porteador. El propietario inscrito podrá rebatir esa presunción si prueba que el buque se hallaba, al efectuarse el transporte, bajo contrato con un fletador que haya fletado el buque a casco desnudo, lo que transfiere la responsabilidad contractual del transporte de las mercancías al fletador identificado como fletador a casco desnudo. [Si el propietario inscrito rebate la presunción de que él es el porteador con arreglo al presente artículo, se presumirá que el fletador a casco desnudo en el momento del transporte es el porteador, al igual que se presumió que el propietario inscrito era el porteador] determina la identidad del porteador que emitió el título de transporte en el que deberían haber constado su nombre y dirección. El período mencionado en el artículo 69 no deberá contarse a partir de la fecha de iniciación de procedimientos judiciales [o arbitrales] en contra del propietario inscrito sino desde que hayan transcurrido 90 días a contar de la fecha en la que el propietario inscrito haya determinado la identidad del porteador.

4. Se considera asimismo, que la persona que el propietario haya determinado que es el porteador debe tener alguna vinculación, aunque sea indirecta, con el título de transporte.

5. La objeción de que podría darse el caso de que el propietario inscrito no fuera el porteador y de que fuera incluso una institución financiera no parece tener mucho fundamento, porque en tal caso el propietario inscrito podría obtener las debidas garantías del operador. Hay que tener en cuenta que existen situaciones en las que el propietario inscrito es responsable, independientemente de que sea o no el operador del buque. Tal es el caso en virtud del Protocolo de 1992 por el que se modifica el Convenio internacional de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (CLC 1992).

Ámbito de aplicación, autonomía contractual y disposiciones conexas

6. La delegación de Italia apoya la propuesta presentada por Finlandia, que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.61, pero presenta una posible simplificación de los proyectos de artículo 9 y 10 para su examen por el Grupo de Trabajo. Las variantes propuestas son las siguientes:

Artículo 9. Exclusiones concretas

A reserva de lo dispuesto en el artículo 10, el presente Convenio no será aplicable:

- a) a los siguientes contratos de transporte por servicio de línea:*
 - i) [contratos documentados por] pólizas de fletamento, y*
 - ii) contratos para la utilización de un buque o de algún espacio en el interior de un buque sean o no pólizas de fletamento [estén o no documentados por pólizas de fletamento];*
- b) a los contratos de transporte por servicio no regular, excepto cuando el contrato de transporte quede documentado únicamente por un título de transporte o un documento electrónico de transporte que deje además constancia de la recepción de las mercancías.*

Artículo 10. Restricciones a las exclusiones concretas

El presente Convenio será aplicable a la relación entre el porteador y toda otra parte que no sea el cargador en los contratos de transporte excluidos en virtud del artículo 9.

Nota: El presente texto abarca de manera provisional únicamente la variante con arreglo a la cual no se requiere la emisión de un título o documento.