



Asamblea General

Distr. limitada
10 de agosto de 2006
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
18º período de sesiones
Viena, 6 a 17 de noviembre de 2006

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

Limitación de la responsabilidad del porteador

Nota de la Secretaría

Como preparativo para el 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de China ha presentado a la Secretaría un documento, que figura adjunto en forma de anexo, concerniente a la responsabilidad del porteador en el marco del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. El Gobierno de China informó de que el texto presentado tenía por objeto facilitar el examen por el Grupo de Trabajo del tema de la responsabilidad del porteador por todo incumplimiento de alguna de sus obligaciones a tenor del proyecto de convenio, para lo cual se habían compilado en un solo documento las observaciones y los pareceres formulados por diversas delegaciones.

El texto que figura en el anexo aparece reproducido en la forma en que la Secretaría lo recibió.



Anexo

I. Introducción

1. En su décimo período de sesiones, celebrado en Viena del 16 al 20 de septiembre de 2002, el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), inició su examen de la cuestión de los límites de la responsabilidad del porteador (véase A/CN.9/525, párrs. 65 a 70 y 81 a 92). En su 13º período de sesiones, celebrado en Nueva York del 3 al 14 de mayo de 2004, el Grupo de Trabajo reanudó sus deliberaciones a dicho respecto (véase A/CN.9/552, párrs. 38 a 51 (fundamento para la limitación de la responsabilidad), 25 a 31 (responsabilidad por toda pérdida imputable a demora), y 51 a 62 (pérdida del derecho a limitar la responsabilidad)). A raíz de esas deliberaciones, el Grupo de Trabajo pidió a la secretaría de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) que preparara un plan para revisar los artículos examinados. El texto de los artículos concernientes a la limitación de la responsabilidad figura en los párrafos 3 y 6 a 8 de A/CN.9/WG.III/WP.39. La secretaría compiló y presentó en noviembre de 2005 un nuevo texto amalgamado del proyecto de convenio, que se publicó bajo la signatura A/CN.9/WG.III/WP.56. En A/CN.9/WG.III/WP.56, se modificó en cierta medida la estructura global del régimen de la responsabilidad respecto del texto presentado en A/CN.9/WG.III/WP.39, al haberse dedicado totalmente el capítulo 13 a la limitación de la responsabilidad. El artículo 64 de dicho capítulo regule los límites básicos de la responsabilidad (correspondiente al art. 18 de A/CN.9/WG.III/WP.39), mientras que su artículo 65 regula la responsabilidad por toda pérdida imputable a demora (correspondiente al art. 16 2) de A/CN.9/WG.III/WP.39) y su artículo 66 la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad (correspondiente al art. 19 de A/CN.9/WG.III/WP.39), todo ello complementado por el artículo 104 sobre la enmienda de los límites fijados (correspondiente al art. 18 bis) de A/CN.9/WG.III/WP.39). El presente documento está basado en el texto del proyecto de convenio presentado en A/CN.9/WG.III/WP.56.

2. En noviembre de 2005, la Delegación de China distribuyó entre las delegaciones interesadas un cuestionario informal dedicado al tema de la limitación de la responsabilidad del porteador, al que respondieron cinco delegaciones. El presente documento tiene por objeto facilitar las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre este tema y no se limita a reflejar el parecer de la Delegación de China sino que intenta conciliar diversos pareceres en una síntesis que el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar.

II. Disposiciones básicas del capítulo 13

3. Las disposiciones básicas del capítulo 13 del proyecto de convenio figuran en su artículo 64 sobre los factores que se han de considerar para fijar los límites de la responsabilidad.

4. El párrafo 1 del artículo 64 fija el límite básico de la responsabilidad por cada bulto o kilogramo de carga y prevé un trato excepcional para aquellas mercancías

cuyo valor haya sido declarado o que hayan sido objeto de algún acuerdo particular entre las partes.

5. Se han presentado dos variantes del párrafo 2 del artículo 64, dedicándose la variante A a tratar de aclarar el texto de la variante B, sin modificar su contenido. Por ello, pese a ciertas divergencias textuales, las dos variantes regulan con identidad de criterios los límites de la responsabilidad en aquellos supuestos en los que no sea posible determinar el tramo de la operación de transporte en donde se produjo la pérdida o se ocasionó el daño a las mercancías.

6. El párrafo 3 del artículo 64 regula los límites de la responsabilidad en función del número de bultos o de unidades de carga en supuestos en los que se utilicen contenedores, paletas u otros medios similares de transporte.

7. El párrafo 4 del artículo 64 regula la unidad de cuenta y exige que se utilicen, como unidad de cuenta, los derechos especiales de giro, definidos por el Fondo Monetario Internacional.

8. Se han presentado dos variantes del artículo 65, sobre responsabilidad por toda pérdida imputable a la demora, habiéndose procurado en la variante A aclarar el texto de la variante B, sin modificar su contenido.

9. La última disposición del capítulo 13 es la de su artículo 66 sobre la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad.

10. El párrafo 1 del artículo 66 enuncia los supuestos en los que puede perderse el derecho a limitar la responsabilidad por las pérdidas o daños sufridos por las mercancías y por todo incumplimiento de alguna obligación del porteador, con arreglo al proyecto de convenio.

11. El párrafo 2 del artículo 66 enuncia los supuestos en los que cabe perder el derecho a limitar la responsabilidad por pérdida imputable a demora.

12. El artículo 104, sobre enmienda de los límites fijados, enuncia la última disposición del proyecto de convenio que sea de interés para la presente nota.

13. La Secretaría preparó el artículo 104 a instancia del Grupo de Trabajo, que inspirándose en textos internacionales, como el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, de 1974, y el Convenio de las Naciones Unidas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional.

III. Proyecto de artículo 64. Límites básicos de la responsabilidad

Párrafo 1. Incumplimiento por el porteador de sus obligaciones con arreglo al proyecto de convenio

14. Con ocasión del 13º período de sesiones del Grupo de Trabajo, algunos delegados sugirieron que se añadiera la expresión “concerniente a las mercancías” del artículo 4 5) de las Reglas de La Haya a fin de que este párrafo resultara aplicable a los supuestos de error en la entrega de las mercancías o de falsedad en la declaración de las mercancías consignada en el conocimiento de embarque. Se convino en insertar entre corchetes la expresión “concerniente a las mercancías” en

este y otros párrafos a fin de que el Grupo de Trabajo examinara más adelante este punto (véanse párrs. 41 a 44 de A/CN.9/552). En A/CN.9/WG.III/WP.56 se substituyó el texto “pérdida o daño de las mercancías [o concerniente a las mismas]” por “incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio”. En sus respuestas al cuestionario informal, algunas delegaciones se mostraron contrarias al empleo de la fórmula “incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio”, al sugerir que ello supondría una ampliación de la limitación de su responsabilidad otorgada al porteador. Otras delegaciones sugirieron, no obstante, que el Grupo de Trabajo examinara en primer lugar cuáles otras responsabilidades del porteador, a parte de las ya mencionadas en los capítulos 6 y 7, serían objeto de esa limitación. Por ejemplo, cabe prever que el porteador pueda limitar su responsabilidad en supuestos de entrega errónea de las mercancías, de entrega de las mismas sin previa presentación del título de transporte negociable o de falsedad en la declaración consignada en el documento de transporte. Cabía prever todos esos supuestos hablando únicamente de “pérdida o daño sufrido por las mercancías”. Por ello, tal vez no esté justificado privar al porteador de los límites de su responsabilidad, dado que tal vez no haya actuado “intencionalmente” o “a sabiendas”, conforme se indicó anteriormente. Tal vez proceda, por ello, utilizar alguna fórmula que permita incluir el supuesto anteriormente mencionado en la limitación de la responsabilidad regulada por el artículo 64. La pérdida por el porteador de su derecho a invocar los límites de su responsabilidad se deberá determinar, con arreglo al artículo 66, en función de que el porteador haya o no actuado “con la intención de causar el daño” o “a sabiendas” de que dicho daño resultaría.

15. A la luz de lo anteriormente dicho, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar lo siguiente:

- 1) ¿Respecto de cuáles otras de sus obligaciones, distintas de las mencionadas en los capítulos 6 y 7, podrá el porteador invocar los límites de su responsabilidad? ¿Cabe que el porteador limite su responsabilidad, con arreglo al artículo 64, en supuestos de entrega errónea de las mercancías, de entrega sin previa presentación del título de transporte negociable o de falsedad en dicho título?
- 2) Si el Grupo de Trabajo decide que los límites de la responsabilidad sean aplicables en los supuestos anteriormente mencionados, ¿cuál sería la forma que mejor reflejaría esa intención del Grupo de Trabajo, es decir, debe optarse por la formulación antigua “pérdida o daño de las mercancías [, o concerniente a las mismas,]” o por la nueva “[incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio]”?

Párrafo 1. Fijación del límite de la responsabilidad

16. En el 13º período de sesiones del Grupo de Trabajo, los delegados estimaron que no había llegado el momento de examinar el nivel de los límites de la responsabilidad invocables con arreglo al Convenio, por lo que no lo examinaron (véase párr. 39 de A/CN.9/552). A raíz del 13º período de sesiones, la Secretaría preparó, a instancia del Grupo de Trabajo, un cuadro comparativo de los niveles de limitación de la responsabilidad del porteador o transportista (A/CN.9/WG.III/WP.53) a la luz de los datos iniciales facilitados por algunos Estados. En las respuestas al cuestionario informal algunas delegaciones sugirieron que se adoptara el nivel de

los límites de la responsabilidad aplicables a tenor de las Reglas de La Haya-Visby, mientras que otras delegaciones sugirieron que se adoptaran los límites de la responsabilidad de las Reglas de Hamburgo. Una delegación sugirió que se elevaran notablemente los límites de la responsabilidad, aduciendo que el límite fijado por el Convenio de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo fue notablemente elevado por el Protocolo de 1996 de enmienda a dicho Convenio.

17. De adoptar el proyecto de convenio los límites de la responsabilidad de las Reglas de La Haya-Visby, es decir, 666,67 derechos especiales de giro por bulto o dos derechos especiales de giro por kilogramo se facilitaría grandemente la adopción del nuevo régimen ya que esos límites son los actualmente aplicados por la mayoría de los países. Ahora bien, dado que en toda revisión que se haga del proyecto de convenio procedería elevar los límites de la responsabilidad en función de factores como la inflación, tal vez proceda elevar ya dichos límites a 835 derechos especiales de giro por bulto o a 2,5 derechos especiales de giro por kilogramo conforme a lo previsto en las Reglas de Hamburgo. Dado que el proyecto de convenio girará básicamente en torno al transporte marítimo, lo procedente sería que se investigara el valor medio de las mercancías expedidas por mar y la cuantía de la indemnización reclamada por pérdida o daño de la carga, fijándose los límites de la responsabilidad a la luz de los resultados de dicha investigación. Algunos de los Estados que respondieron al cuestionario formal, que habían efectuado investigaciones, señalaron que el valor medio de las mercancías afectadas y la inmensa mayoría de las demandas de indemnización presentadas era inferior a 2 ó 2,5 derechos especiales de giro por kilogramo. En una investigación restringida efectuada en China, respecto de las decisiones judiciales, se concluyó que la cuantía demandada era en la inmensa mayoría de los casos inferior a 2 derechos especiales de giro por kilogramo.

18. A la luz de lo anteriormente dicho, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar cuál es el nivel al que deban situarse los límites de la responsabilidad en el proyecto de convenio tras haber considerado ciertos factores como el valor medio de las mercancías transportadas y la cuantía de la indemnización reclamada por la pérdida o el daño sufrido por las mercancías.

Párrafo 2. Pérdida o daño no localizado

19. El Grupo de Trabajo examinó en detalle, en su 12º período de sesiones, el párrafo 2 del artículo 64, repartiéndose los pareceres por igual entre los que deseaban que se mantuviera este párrafo y los que preferían que se suprimiera (véanse párrs. 43 a 50 de A/CN.9/544). Esta división de pareceres se mantuvo en el 13º período de sesiones del Grupo de Trabajo, pese a que en esta ocasión no se examinó en detalle este párrafo (véase parr. 45 de A/CN.9/552). En su respuesta al cuestionario informal, una delegación se mostró favorable a que se mantuviera esta disposición, pero la mayoría de las respuestas recomendaron que se eliminara, dado que el proyecto de convenio formulaba un régimen internacional del transporte que de hecho estaría básicamente centrado en el tramo marítimo de la operación con uno o más tramos adicionales. Se sugirió por ello que no procedía incluir este párrafo en el proyecto de convenio. Más aún la limitación de la responsabilidad no constituía una cuestión aislada sino una cuestión estrechamente vinculada a otras cuestiones como la del fundamento de la responsabilidad y la de la pérdida del derecho a invocar los límites de la responsabilidad. Se sugirió que tal vez no procediera

introducir límites de la responsabilidad vinculados a determinados tramos de la operación de transporte.

20. Tal vez proceda también recordar al Grupo de Trabajo que el artículo 19 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías dispone que, en todo supuesto en el que la pérdida o el daño se produzca en un tramo de la operación multimodal al que sea aplicable otro convenio internacional o alguna norma imperativa de derecho interno, será aplicable todo límite superior de la responsabilidad establecido en dicho convenio o en dicha norma legal imperativa. La regla así enunciada es conforme a la del artículo 27 del futuro convenio. No obstante, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías no enuncia regla alguna para el supuesto de una pérdida o daño cuyo origen no se haya localizado, por lo que en ese supuesto será aplicable el límite unificado de la responsabilidad establecido en el artículo 18 de dicho Convenio. Tal vez proceda, que el proyecto de convenio adopte un criterio similar y declare aplicable a toda pérdida o daño, cuyo lugar de origen no se haya determinado el límite de la responsabilidad establecido en el párrafo 1 del artículo 64.

21. No existe diferencia de fondo alguna entre las dos variantes de este párrafo, ya que la variante A se limita a expresar en términos más claros el contenido de la variante B.

22. A la luz de lo anteriormente dicho, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar, tras un examen detenido de las ventajas e inconvenientes de regular expresamente el supuesto de un daño o de una pérdida cuyo tramo de origen no se haya localizado, si procede: suprimir la disposición enunciada en este párrafo a fin de que sea aplicable, al supuesto de un daño o de una pérdida cuyo tramo de origen no se haya determinado, el límite de la responsabilidad establecido en el párrafo 1 del artículo 64.

IV. Proyecto de artículo 65. Responsabilidad por toda pérdida imputable a demora

Pérdida económica

23. De las dos variantes presentadas para el artículo 65, la variante A trata de expresar en términos más claros el contenido de la variante B. En su respuesta al cuestionario informal, una delegación se mostró favorable a la variante A por estimar que su texto resultaba mucho más claro. Algunas delegaciones se mostraron favorables a la variante B, pero sugirieron que se sustituyera “pérdida indirecta” por “pérdida económica”. Otra de las delegaciones sugirió que se distinguiera entre distintos tipos de pérdida y que se reconociera claramente que una pérdida de valor en el mercado constituye una variante de la pérdida económica, por lo que tal vez procediera que la responsabilidad por dicha pérdida estuviera limitada a [una vez] el monto del flete.

24. A la luz de lo dicho, el Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar cuál de las dos variantes resulta más clara y, caso de seleccionarse la variante B, decidir si procede sustituir el término “pérdida indirecta” por “pérdida económica” a fin de abarcar también la pérdida que supondría una pérdida de valor en el mercado.

Límite de la responsabilidad por toda pérdida económica imputable a demora

25. En lo concerniente al nivel del límite de la responsabilidad invocable por toda pérdida económica imputable a demora en la entrega, la mayoría de las respuestas al cuestionario informal sugirieron que dicho límite fuera 2,5 veces el valor del flete abonable por las mercancías cuya entrega se hubiera demorado, conforme a lo establecido por las Reglas de Hamburgo, y se mostraron favorables a la regla de que la cuantía total de la indemnización, abonable en virtud de lo dispuesto en este artículo y en el párrafo 1 del artículo 64, no debe exceder el límite de la responsabilidad establecida respecto de la pérdida total de las mercancías, calculado con arreglo a lo previsto en el párrafo 1 del proyecto de artículo 64. Ahora bien, en una de las respuestas al cuestionario se estimó que ese límite no debía sobrepasar la cuantía del flete abonable. Se propuso que el nivel del límite invocable por pérdida imputable a demora debería fijarse a la luz de los resultados de alguna investigación efectuada al respecto, en la que se habrían de considerar numerosos factores, particularmente la de reconocimiento o aceptabilidad del monto del límite seleccionado.

26. A la luz de lo anteriormente dicho, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si procede que el límite de la responsabilidad invocable por toda pérdida económica imputable a demora en la entrega sea fijado en 1 o en 2,5 veces el monto del flete.

Salvo estipulación en contrario

27. En cuanto a la fórmula “salvo estipulación en contrario”, en algunas de las respuestas al cuestionario informal se sugirió que el nivel del límite de la responsabilidad establecido en este artículo fuera imperativo, y no negociable. En una de las respuestas se estimó que aunque el límite establecido en el artículo sea imperativo, esa imperatividad no debe impedir que se pueda negociar un límite más alto de la responsabilidad, de conformidad con el principio de la autonomía contractual enunciado en el capítulo 20. En otra respuesta se estimó que la fórmula “salvo estipulación en contrario” era innecesaria, ya que cabía llegar a la conclusión adecuada conforme al espíritu del principio de la autonomía contractual establecido en el artículo 94 del capítulo 20. Se sugirió que resultaba superfluo insertar en este artículo la fórmula “salvo estipulación en contrario”.

28. A la luz de lo anteriormente dicho, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si resulta necesario mantener en este artículo la fórmula “salvo estipulación en contrario”.

V. Proyecto de artículo 66. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad

29. El artículo 66 señala cuáles son los supuestos en los que el porteador perderá su derecho a limitar su responsabilidad. Este párrafo estaba inicialmente dividido en dos partes en donde se regulaban, respectivamente, las circunstancias que habían de darse para perder el derecho a limitar la responsabilidad por la pérdida o el daño sufrido por las mercancías, y los supuestos en los que se perdería el derecho a invocar dicho límite frente a una pérdida imputable a demora en la entrega de las mercancías. Además, se insertó en el párrafo 1 la fórmula “o por el incumplimiento

de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio” en lugar de “[o concerniente a las mismas]” al igual que se hizo en el párrafo 1 del artículo 64. En las respuestas al cuestionario informal, no se registró divergencia observable alguna respecto del contenido de esta disposición. En esas respuestas se apoyó en general la inserción de un párrafo 2 para ocuparse por separado de la demora en la entrega y se diría que todas ellas se mostraron satisfechas con los supuestos señalados para la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad del porteador.

30. Tan sólo una delegación expresó inquietud respecto del hecho de que se hubiera insertado en la primera parte del párrafo 1 la fórmula “incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio”, pero no en la segunda parte de dicho párrafo, ya que dicha incoherencia entre la primera parte y el final de dicho párrafo pudiera suscitar problemas. Se citó el ejemplo de que en el supuesto de alguna falsedad en la declaración consignada en el título del transporte, el porteador no hubiera causado intencionalmente la pérdida o el daño sufrido por las mercancías y no hubiera obrado a sabiendas de que esa pérdida o daño podía sobrevenir, pese a lo cual era evidente que el porteador debía perder su derecho a limitar su responsabilidad en dichos supuestos.

31. A la luz de lo anteriormente dicho el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si la inserción de la fórmula “incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio” en el párrafo 1 de este artículo puede resultar en alguna incoherencia entre la formulación de la primera y de la segunda parte de este párrafo que pueda suscitar problemas a la hora de aplicarlo.

VI. Proyecto de artículo 104. Enmienda de los límites fijados

Párrafo 1

32. En sus respuestas al cuestionario informal, algunas delegaciones propusieron que se insertara una regla sobre el procedimiento de enmienda para la revisión del límite de la responsabilidad por pérdida imputable a demora. Ahora bien, una de esas delegaciones se opuso a que se insertara dicha regla, aduciendo al respecto que el propio flete era un factor variable.

33. A la luz de lo anteriormente dicho, se diría que el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si procede insertar en el párrafo 1 del artículo 65 un procedimiento de enmienda del límite de la responsabilidad por pérdida imputable a demora.

Párrafo 2

34. En sus respuestas al cuestionario informal, algunas delegaciones señalaron que el número de Estados requerido para solicitar una enmienda del límite de la responsabilidad, es decir, una cuarta parte o la mitad del total, había sido fijado en función del número de Estados requerido para que el futuro Convenio entrara en vigor. Si ese número era elevado, bastaría con que una cuarta parte de ese número de Estados presentara la solicitud. Pero si era bajo, tal vez procediera exigir que la mitad al menos de ese número de Estados presentara la solicitud. Se sugirió además que cabría exigir un segundo requisito, fijándose directamente un número mínimo de Estados requerido para poder presentar una solicitud de enmienda del límite de responsabilidad establecido.

35. A la luz de lo anteriormente dicho, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si resulta adecuado el número de Estados requerido en el párrafo 2 para presentar una solicitud de enmienda del límite de la responsabilidad, y si procede exigir un segundo requisito consistente en fijar directamente un número mínimo de Estados requerido para solicitar toda enmienda del límite de la responsabilidad.
