



Asamblea General

Distr. limitada
28 de febrero de 2007
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
19º período de sesiones
Nueva York, 16 a 27 de abril de 2007

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

Obligaciones del cargador: propuesta de textos presentada por la delegación de Suecia

Nota de la Secretaría

Como preparativo para el 19º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de Suecia presentó a la Secretaría el documento adjunto concerniente al régimen de la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente][marítimo] de mercancías. La delegación de Suecia hizo saber que este documento tiene por finalidad facilitar el examen de este tema por el Grupo de Trabajo proponiendo una versión revisada de la normativa aplicable a la responsabilidad por demora. La delegación hizo saber asimismo que los textos revisados y sus comentarios fueron preparados a la luz del examen de las obligaciones del cargador con ocasión del 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo, así como de las consultas informales entabladas con otras delegaciones. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar estos textos al proseguir su examen de régimen de la responsabilidad por demora en el marco de proyecto de convenio.



Anexo

Responsabilidad por demora en el marco del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías: posible solución de avenencia

I. Introducción

1. En su 18º período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió que debía adoptarse como régimen de responsabilidad óptimo respecto de las pérdidas puramente económicas o de los daños indirectos causados por un retraso imputable al cargador o al porteador el enfoque que puede verse descrito en la “tercera opción” (A/CN.9/WG.III/WP.74), a reserva de que el Grupo de Trabajo descubra un método adecuado para limitar la responsabilidad del cargador por toda pérdida puramente económica o por daños indirectos imputables a demora (A/CN.9/616, párrs. 92, 93 y 100). Durante dicho período de sesiones, la delegación de Suecia propuso una solución de avenencia al respecto. Ahora bien, algunas delegaciones pidieron que se presentara dicha propuesta por escrito. La delegación de Suecia se ha encargado, por ello, de presentarla por escrito para facilitar su examen en todo debate ulterior al respecto. La propuesta está basada en el texto fusionado que aparece en el proyecto de convenio presentado en A/CN.9/WG.III/WP.81.

II. Responsabilidad del porteador por todo retraso imputable al cargador: la cuestión de la imputabilidad

2. Conforme se explica en el párrafo 14 de A/CN.9/WG.III/WP.74, la intención que subyace al régimen de la demora del proyecto de convenio es la de evitar que el porteador sea tenido por responsable frente a un cargador por el retraso imputable a un acto u omisión de otro cargador. Por ejemplo, si el cargador A reclama al porteador una indemnización alegando la demora en la descarga del buque en el puerto de destino, el cargador quedará exento de responsabilidad si puede demostrar que el retraso no fue culpa suya sino que se debió a que el cargador B no presentó los documentos requeridos. En este supuesto no cabe considerar al cargador B como un empleado o contratista del que el porteador sea responsable.

3. Ahora bien, algunas delegaciones mostraron inquietud, con ocasión del 18º período de sesiones, de que el porteador pudiera ser tenido, no obstante, por responsable frente a los demás cargadores con mercancías a bordo de un buque, por algún retraso imputable a otro cargador (A/CN.9/616, párr. 103). A fin de responder a esa inquietud, cabría insertar en el artículo 18, como nuevo párrafo 3, un texto que disponga claramente que el porteador no responderá de pérdida o daño alguno, en la medida que quepa imputarlo a un acto u omisión de otro cargador. Esa aclaración podría formularse en términos como los siguientes:

Artículo 18. Responsabilidad del porteador por actos ajenos

1. El porteador será responsable del incumplimiento de sus obligaciones conforme al presente Convenio derivado de los actos u omisiones de:

a) Una parte ejecutante; y

b) Cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar cualquiera de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control;

[2. El porteador será responsable con arreglo al párrafo 1 del presente artículo únicamente cuando la parte ejecutante u otra persona de cuyo acto u omisión deba responder haya actuado en el marco de las funciones que tenga encomendadas en calidad de subcontratista, empleado, auxiliar o representante;]

3. El porteador no habrá de responder frente a un cargador o destinatario de la carga por pérdida o daño alguno, en la medida en que dicha pérdida o daño sea imputable a un acto u omisión de otro cargador.

4. Cabe aducir frente a la propuesta de insertar dicha aclaración en el artículo 18 que esa regla está ya enunciada en el párrafo 1 del artículo 17, que dispone que el porteador quedará exonerado de su responsabilidad si puede probar que la pérdida, el daño o el retraso no es imputable ni a él ni a persona alguna por la que haya de responder con arreglo al artículo 18 (A/CN.9/616, párr. 104). Ahora bien, existe el riesgo, al menos en algunos países, de que se interprete el artículo 17 en el sentido de que el porteador será tenido de todos modos por responsable frente a un cargador que tenga mercancías a bordo del buque, por razón tal vez de que se le culpe de no haber previsto algún dispositivo que impidiera todo retraso imputable a otro cargador. De ser eso cierto, tal vez convenga introducir alguna aclaración de esta índole.

III. Limitación de la responsabilidad del cargador por demora

5. En el 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo, algunas delegaciones expresaron su inquietud de que el cargador se viera expuesto a una responsabilidad sumamente elevada, especialmente por concepto de pérdidas puramente económicas (A/CN.9/616, párrs. 105 y 106). Cabría poner un techo a dicha responsabilidad del cargador por las pérdidas económicas imputables meramente a demora que dimanen del incumplimiento de alguna de sus obligaciones a tenor de los artículos 27 y 29 o del párrafo 1 del artículo 31. Esto haría que el riesgo resultara más predecible y por lo tanto más fácil de asegurar. Ahora bien, respecto de las pérdidas económicas imputables al hecho de que el cargador haya incumplido alguna de sus obligaciones concernientes al envío de mercancías peligrosas o a la exactitud de la información que ha de facilitar a tenor del párrafo 2 del artículo 31 y del artículo 32, el cargador seguiría siendo plenamente responsable por razón de tal incumplimiento, aun cuando su incumplimiento sólo haya ocasionado demora. La razón de que no se imponga techo alguno a la responsabilidad del cargador, por el incumplimiento de una de esas obligaciones, radica en que el cumplimiento de las mismas puede ser un factor tan grave para el porteador que todo cargador que las incumpla no merece ser amparado por límite alguno de su responsabilidad. Respecto del incumplimiento de sus obligaciones a tenor de los artículos 27 y 29 y del párrafo 1 del artículo 31, el cargador será además plenamente responsable de toda pérdida indirecta dimanante de algún daño material causado al buque o a toda remesa que forme parte de la carga, así como de toda lesión corporal conexa. En lo concerniente a la

responsabilidad por todo daño material causado al buque o a alguna remesa ajena de la carga, o por toda lesión corporal que le sea imputable, el cargador ya está expuesto a responsabilidad ilimitada con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby y a las Reglas de Hamburgo, lo cual no parece que haya ocasionado problemas en la práctica.

6. De decidirse que debe limitarse la responsabilidad del cargador por mera demora, se ha de velar por que el límite así establecido de la responsabilidad no sea aplicable a la obligación de pagar sobre estadías o daños por razón de la detención de un buque que navegue con arreglo a un contrato de fletamento o a algún otro contrato de transporte al margen del régimen del convenio.

7. Ha resultado difícil vincular el límite de la responsabilidad al peso o al valor de las mercancías o a la cuantía del flete. Ninguno de esos factores guarda correlación alguna con el riesgo. Por ejemplo, un cargador que esté expidiendo desechos puede ocasionar daños tan considerables como un cargador que esté expidiendo equipo electrónico. Por ello, parece preferible fijar una suma invariable como límite de esa responsabilidad. Ese límite de la responsabilidad sería fácil de incorporar como factor de riesgo al seguro negociado por la carga. Respecto del techo fijado, el objetivo sería que la responsabilidad exigible expusiera plenamente al cargador al riesgo probable en un supuesto normal, pero protegiéndolo frente a todo riesgo excesivo en supuestos excepcionales, lo que haría que su responsabilidad fuera asegurable. De fijarse un límite de la responsabilidad por valor de 500.000 derechos especiales de giro (DEG), se estaría, de hecho, cubriendo el importe de unas 260 a 320 reclamaciones de reembolso completo del flete abonado, dado que el flete abonable por cada contenedor oscila entre unos 1.500 a 3.000 dólares EE.UU. Cabría formular la disposición que fijara dicho límite en términos como los siguientes:

Artículo 30 ter. Límite de la responsabilidad del cargador por pérdidas imputables a retraso

1. En caso de pérdida económica imputable a retraso, que no resulte de pérdida o daño del buque, de otras partidas de carga o de lesión corporal, la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de sus obligaciones a tenor del presente capítulo, distinta de las enunciadas en el artículo 31 o en el párrafo 2 del artículo 32, quedará limitada a una suma equivalente a [500.000] DEG por suceso.

2. El párrafo 1 del presente artículo no será aplicable a la obligación eventual de abonar sobrestadías o daños por la detención de un buque que navegue en virtud de un contrato de fletamento o de algún otro contrato negociado al margen del presente Convenio [, que haya sido incorporado a un documento de transporte o a un documento electrónico de transporte].

IV. Régimen general en materia de imputabilidad

8. Con ocasión del 18º período de sesiones, algunas delegaciones hablaron también de la necesidad eventual de incluir alguna disposición de alcance más general concerniente a la imputabilidad en supuestos de responsabilidad por demora, a fin de velar por que los principios generales del derecho interno aplicables a este respecto no se vieran afectados (A/CN.9/616 párrs. 107 y 108). Otras delegaciones expresaron el parecer de que no hacía falta disposición alguna

sobre este punto, dado que el silencio del proyecto de convenio a este respecto hacía que el derecho interno fuera automáticamente aplicable. Ahora bien, cabría argumentar que el mero hecho de haberse regulado la responsabilidad del cargador en el capítulo 8 podía dar lugar a que se viera perturbado el régimen de la imputabilidad aplicable con arreglo al derecho interno. Toda regla de la imputabilidad aplicable al porteador había de concernir únicamente al supuesto de la responsabilidad por retraso. De lo contrario esa disposición contravendría el derecho del porteador a limitar su responsabilidad de las mercancías en todo supuesto de pérdida o daño de las mismas. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar, a título de posible solución, la adición de un nuevo párrafo (párr. 4), al texto del artículo 22. El texto de ese artículo vendría entonces a decir lo siguiente:

Artículo 22. Cálculo de la indemnización

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 62, la indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega, determinados conforme a lo dispuesto en el artículo 11.
2. El valor de las mercancías se determinará en función de su cotización en la bolsa o mercado organizado de dichos bienes o, en su defecto, tomando como referencia su precio corriente de mercado o, de no conocerse tampoco dicho precio, el valor normal de las mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de la entrega.
3. En caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite resultante de lo previsto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, salvo que el porteador y el cargador hayan convenido en calcular la indemnización de un modo diferente, sin sobrepasar los límites establecidos en el capítulo 19.
4. A reserva de lo dispuesto en el artículo 63, la cuantía de la pérdida económica imputable al retraso en la entrega de las mercancías deberá ser calculada con arreglo a los principios y reglas del derecho interno aplicable.
9. La disposición correspondiente a la indemnización abonable por el cargador por toda pérdida que le sea imputable deberá ser formulada en un nuevo artículo en el capítulo 8 sobre las obligaciones del cargador. Ahora bien, esa disposición no deberá quedar restringida a la pérdida económica imputable al retraso, sino que deberá ser aplicable a todo tipo de pérdida o daño. Cabría formular esa disposición como sigue:

Artículo 30 bis. Cálculo de la indemnización

A reserva de lo dispuesto en el artículo 30 ter, toda pérdida o daño imputable al incumplimiento de algunas de las obligaciones del cargador con arreglo al presente capítulo deberá ser calculada en función de los principios y reglas del derecho interno aplicable