

**INFORME DE LA REUNION DEL
ABLM - ADVISORY BODY LEGAL MATERS DE FIATA
Cuerpo Consultivo de Cuestiones Legales
CELEBRADA EN ZURICH EL 13 DE MARZO DE 2009**

1. Convenio sobre transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo

El 11 de diciembre de 2008 la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó el llamado "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo", preparado por la UNCITRAL (Comisión de las Naciones Unidas para la unificación del Derecho mercantil internacional). Asimismo, dicha Asamblea dio su autorización para que el Convenio quedara a la firma en la ceremonia que a tal efecto se celebrará el 23 de septiembre de 2009 en Rotterdam (Países Bajos), y recomendó que las reglas enunciadas en el Convenio fueran conocidas como "*Reglas de Rotterdam*", siguiendo lo que ya es una tradición en el Derecho marítimo internacional.

La FIATA deja a las Asociaciones miembros recomendar o no a los Gobiernos de sus respectivos Estados la firma o no del Convenio en función de los intereses respectivos de cada una y de cada país, con todo y que la firma, aún siendo un requisito necesario para su entrada en vigor, no es de por sí suficiente ya que para ello se precisa que ratifiquen el Convenio, lo acepten o aprueben o se adhieran al mismo 20 Estados, bien en el propio acto de la firma, bien posteriormente; debiéndose hacer notar que dicha entrada en vigor se producirá el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de la fecha en que se hubiera depositado el pertinente Instrumento de Ratificación que complete el mínimo exigido de 20 Estados formando parte del Convenio.

Respecto al mencionado Convenio, cuyas características más relevantes ya fueron puestas de relieve en la reunión del ABLM celebrada en Vancouver en septiembre de 2008, se destacaron estos dos aspectos:

a) Que los transitarios tendrán dos posibilidades de actuación, a saber: como "representantes contratados directa o indirectamente por el cargador", por el cargador documentario¹, por la parte controladora² o por el destinatario, en lugar de por el porteador, en cuyo caso no se les aplicará el Convenio; o bien como "partes ejecutantes", entendiéndose por tales aquellas personas distintas del cargador, que ejecuten o se comprometan a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto a la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dichas personas actúen, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión y control, en cuyo supuesto el Convenio sí que les resultará de aplicación;

b) Que las responsabilidades de los cargadores por el incumplimiento de las obligaciones que les impone el Convenio frente a los porteadores³ no se encuentran limitadas, a diferencia de las de los porteadores, razón por la cual tampoco lo estarán las de los transitarios cuando actúen como mandatarios o representantes de aquéllos;

c) Que el sistema de responsabilidad cuando el transporte sea multimodal, es decir parcialmente marítimo o no marítimo en su totalidad, no está muy claro y con toda probabilidad dará origen a controversias, especialmente en el caso de daños no localizados en una determinada fase del transporte.

2. Otras cuestiones

a) FIATA AWB

Se dio cuenta de algunas modificaciones a introducir en las condiciones del contrato de transporte del que es expresión el AWB con la finalidad principal de adaptarlo al Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 y que reflejan básicamente el contenido de dicho Convenio, así como en lo que pudieran ser aplicables el de los Convenios de Varsovia y La Haya, enmendados por los protocolos de Montreal números 1,2 y 4;

¹ "Cargador documentario" es la persona distinta del cargador real o efectivo que acepta ser designada como cargador en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte.

² "Parte controladora" es la persona que tiene el derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte.

³ Estas obligaciones giran básicamente sobre el acondicionamiento de las mercancías para el transporte de modo que no causen daño alguno a personas y bienes, así como respecto al deber de facilitar al porteador, en el momento oportuno, las instrucciones, información y documentos relativos a las mercancías, incluidas las precauciones que deben ser adoptadas, para su manipulación, transporte, cumplimiento de las leyes y preceptos aplicables o de cualesquiera otras exigencias de las autoridades públicas.

b) "Case Law"

Se expuso la problemática planteada en USA derivada de los litigios que se originan cuando el expedidor ordena la no entrega de las mercancías existiendo un BL y, más en concreto, cuando es el propio vendedor el que ordena a la compañía marítima encargada del transporte y emisora del conocimiento de embarque la no entrega. En tales casos, de no fácil solución con arreglo a las leyes, los tribunales de aquel país han optado por soluciones prácticas en función de los intereses en juego que resulten de más conveniente protección.

c) Publicaciones FIATA

Se recuerda a los asistentes la nueva edición puesta al día del libro "FIATA Legal Handbook on Forwarding".

www.fiata.com : **Publications**
 Ítems for sale

Barcelona, 18 de marzo de 2009

Manuel M. Vicens
Secretario General y Asesor Jurídico FETEIA-OLT