

## **El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de 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 el Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte de la Comisión de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho mercantil Internacional (CNUDMI). Dicha Comisión es el órgano jurídico de las Naciones Unidas en el que recaen las máximas competencias sobre el derecho mercantil internacional, y su tarea consiste en eliminar los obstáculos jurídicos que entorpecen el comercio internacional, a la par que modernizar y armonizar progresivamente el derecho mercantil.

El expresado Convenio es fruto de una estrecha colaboración entre la CNUDMI y organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales y empezó a elaborarse en abril de 2002. El 3 de julio de 2008 fue aprobado por la Comisión en Nueva York, tras lo que cual fue remitido a la Asamblea General de las Naciones Unidas, que lo adoptó en su sesión del 11 de diciembre de 2008, dando su autorización para que el Convenio quedara abierto a la firma en la ceremonia que tendrá lugar el 23 de septiembre de 2009 en Rotterdam, (Países Bajos), recomendando 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 firma del Convenio, 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.

Como es obvio, los Estados que lleguen a ser parte contratante del Convenio tendrán que denunciar<sup>1</sup>, si fuesen parte en ellos, los anteriores Convenios que regulan el transporte marítimo internacional, a saber:

- el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, modificado por los Protocolos de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979; y
- el Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978.

Las novedades más relevantes que presenta este Convenio, que consta de 96 artículos y que está redactado en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, todos cuyos textos son igualmente auténticos, son las siguientes:

a) Cubre el transporte puerta a puerta, de manera que sus disposiciones alcanzarán también a los transportes precedentes y subsiguientes al transporte por mar. En este sentido, pues, y como se desprende de su título, se trata de un Convenio sobre transporte multimodal.

Esta característica, no obstante, acaba con la posibilidad que representaba el Convenio sobre transporte multimodal internacional, firmado en Ginebra el 24 de mayo de 1980 --que no ha llegado a entrar en vigor por falta de las ratificaciones o adhesiones requeridas para ello (las de 30 Estados)-- de llevar a un solo texto o cuerpo normativo la totalidad del transporte multimodal cualesquiera que sean los modos de transporte a través de los cuales se lleve a cabo.

b) Incrementa el límite de la responsabilidad del porteador con respecto a la establecida en los anteriores Convenios, que queda fijada en 875 derechos de giro por bulto u otra unidad de carga, o en 3 derechos de giro por kilogramo de peso bruto, si esta última cantidad es mayor. En caso de retraso, sin embargo, la responsabilidad es la misma que señalan las Reglas de Hamburgo: 2,5 veces el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas.

c) Los anteriores límites son también aplicables a las fases terrestres o aéreas anteriores y posteriores al transporte marítimo propiamente dicho, cuando no se pueda demostrar que la pérdida o el daño de las mercancías han ocurrido en dichas fases. En cambio, si dicha prueba se realiza y se comprueba que la pérdida o el daño se han producido antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque o después de ser descargadas, regirán los límites de responsabilidad que resulten del Instrumento o

---

<sup>1</sup> Denunciar un tratado o convenio internacional significa en Derecho Internacional que una de las partes, que suele ser el Estado que previamente se había adherido al mismo, notifica oficialmente su voluntad de dar por terminada dicha adhesión. La denuncia de los tratados en España sigue el mismo procedimiento formal arbitrado para la prestación del consentimiento a los mismos, es decir, requerirá la previa autorización de las Cortes Generales (artículo 94 de la Constitución).

Convenio internacional que se habría aplicado en el caso de que el cargador hubiese celebrado un contrato separado directamente aplicable al segmento del transporte donde hubiese ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o la circunstancia causante del retraso en su entrega.

Hay que notar que el Convenio no habla de la eventual aplicación en este caso de una Ley nacional que, en defecto de un Convenio o Instrumento internacional, pudiera limitar también la responsabilidad de los portadores no marítimos, como se hacía en anteriores versiones del texto del Convenio cuando era simplemente un Proyecto, razón por la cual cabría pensar que la aplicación de una Ley nacional ha quedado intencionalmente descartada por motivos de seguridad jurídica internacional.

d) Reconocer el derecho de retención de las mercancías que pueda corresponder al porteador o a quien se subroga en sus derechos y obligaciones --las llamadas “partes ejecutantes” según el Convenio-- para garantizar el pago de las sumas que les sean debidas --parece que todas-- a tenor del contrato de transporte o de la Ley aplicable. Con lo cual, parece que en los contratos de transporte que se celebren al amparo del Convenio podrá pactarse con una cierta amplitud el derecho de retención.

e) El texto del Convenio refuerza nuestra tesis defendida en todos los foros en que participamos de que los consignatarios de buques han de considerarse incluidos en la cadena de transporte, al expresar que “por parte ejecutante (del transporte total o parcialmente marítimo) se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa 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 dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control”.

f) Por otra parte, el Proyecto de Convenio excluye de su ámbito de aplicación a quienes no actúen, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control, al especificar que el término “parte ejecutante”, no incluye a persona alguna que sea, directa o indirectamente, contratada por el cargador, por el cargador documentario, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador. Lo que apoya la singularidad y especificidad de la actividad de los transitarios, como diferente de la de los transportistas.

g) Dar entrada, de forma definitiva, a los documentos electrónicos de transporte, incluso los negociables.

Respecto al mencionado Convenio, en la última reunión de la **FIATA** celebrada en Zurich el pasado mes de marzo, fueron especialmente destacados los siguientes aspectos:

a) Que los transitarios tendrán dos posibilidades de actuación, a saber: como "representantes contratados directa o indirectamente por el cargador", por el cargador documentario<sup>2</sup>, por la parte controladora<sup>3</sup> 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 a que antes ya hemos hecho referencia, 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 porteadores<sup>4</sup> 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 aquellos;

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 y de que pudiera ser de aplicación una Ley nacional que fijase límites diferentes de responsabilidad que los previstos en el Convenio.

Manuel M. Vicens.

Secretario General y Asesor Jurídico de FETEIA-OLT

---

<sup>2</sup> "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.

<sup>3</sup> "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.

<sup>4</sup> 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.