



## Asamblea General

Distr. limitada  
20 de septiembre de 2005  
Español  
Original: inglés

---

**Comisión de las Naciones Unidas para  
el Derecho Mercantil Internacional**  
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)  
16º período de sesiones  
Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005

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

#### **Obligaciones del cargador: información presentada por la delegación de Suecia**

##### **Nota de la Secretaría**

Como preparativo del 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de Suecia presentó a la Secretaría la monografía que se adjunta al presente documento en forma de un anexo dedicado al tema de las obligaciones del cargador en el marco del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. La delegación de Suecia informó que su monografía tenía por objeto facilitar el examen, por el Grupo de Trabajo, de las obligaciones del cargador, recopilando para dicho fin los pareceres y observaciones de diversas delegaciones en un único documento que se sometería al examen del Grupo de Trabajo.

La monografía adjuntada en el anexo puede verse reproducida conforme fue recibida por la Secretaría.



## Anexo

### I. Introducción

1. Las obligaciones del cargador fueron examinadas durante el 13° período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) en Nueva York, los días 3 a 14 de mayo de 2004. Las deliberaciones y decisiones del Grupo de Trabajo fueron reproducidas en los párrafos 118 a 161 del informe de dicho período de sesiones (A/CN.9/552). Se pidió a la secretaría de la CNUDMI que preparara una versión revisada de las disposiciones examinadas. Los proyectos de artículo sobre las obligaciones del cargador fueron publicados en los párrafos 14 a 22 del documento A/CN.9/WG.III/WP.39. Durante el verano de 2005, la delegación de Suecia distribuyó un cuestionario oficioso sobre las obligaciones del cargador entre las delegaciones interesadas. Ese cuestionario tenía por finalidad facilitar el debate sobre este tema e investigar los márgenes de transacción eventual en lo concerniente a ciertas cuestiones controvertidas del texto. Un total de 19 delegaciones respondió a este cuestionario. Tres delegaciones de distintos países presentaron su respuesta en forma de un documento conjunto. En el intervalo entre la distribución del cuestionario y la publicación del informe, se ha preparado una nueva versión consolidada del proyecto de convenio bajo la signatura A/CN.9/WG.III/WP.56. El presente informe está basado en esa versión consolidada aún cuando se refiere también al texto original de las disposiciones que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.39. Los textos sugeridos en este informe no reflejan necesariamente el parecer de la delegación de Suecia, sino que constituyen posibles fórmulas de transacción que el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar.

### II. Entrega de las mercancías listas para su transporte (proyecto de artículo 28, artículo 25 de la versión anterior)

2. El artículo 28 enuncia una obligación general de que las mercancías se han de entregar listas para su transporte, salvo que se haya estipulado otra cosa en el contrato de transporte. Ahora bien este artículo no regula ni el momento ni el lugar donde las mercancías se han de entregar al porteador. Se preguntó a las delegaciones si deseaban que se insertara una regla por la que se dispusiera que las mercancías se habían de entregar, salvo acuerdo en contrario, en el lugar y en el momento que indicara el porteador. Alrededor de la mitad de las delegaciones opinaron que no estimaban que esa regla fuera necesaria. Algunas delegaciones opinaron que se trataba de una cuestión comercial que las partes no dejarían, en ningún caso, de estipular explícitamente en su contrato. Una de las delegaciones expresó el parecer de que el texto actual del artículo 28 disponía implícitamente que, de no haberse estipulado otra cosa, el cargador estaría obligado a entregar las mercancías en el momento y el lugar que le indicara el porteador. Unas cuantas delegaciones se opusieron firmemente a la adición propuesta por considerar que entrañaba el riesgo de inclinar la balanza en favor del porteador y en contra del cargador y por estimar además que no había necesidad alguna de unificar el derecho aplicable a este respecto. Por consiguiente, se sugirió asimismo que se dejara al arbitrio del derecho interno la cuestión de la responsabilidad por toda demora del cargador en la entrega.

3. Otras delegaciones indicaron que les gustaría que se enunciara una regla general como la sugerida en el artículo 28. Ninguna de estas delegaciones especificó, no obstante, las razones por las que deseaban dicha regla.
4. En lo concerniente a la pregunta de si las palabras “transporte previsto” se refieren a todos los tramos de la operación de transporte y no únicamente al tramo marítimo, la mayoría de las delegaciones opinaron que el texto actual resultaba lo bastante claro, por lo que no veían la necesidad de que se precisara que las mercancías habrían de ser embaladas y estibadas de tal forma que pudieran soportar las condiciones del transporte marítimo y no sólo las condiciones de todo transporte auxiliar efectuado por tierra.
5. Pese al hecho de que no se formuló en el cuestionario ninguna pregunta concreta acerca de la relación entre la primera y la segunda oración del artículo 28, un número apreciable de delegaciones han efectuado algún comentario sobre esta cuestión. La mayoría de esas delegaciones llegaron a la conclusión de que la obligación de estibar, sujetar y afianzar las mercancías en el interior del contenedor, que se enuncia en la segunda oración, está ya regulada por la obligación más genérica impuesta por la primera oración. El argumento aducido parece ser que si las partes convienen en que las mercancías sean entregadas en un contenedor, el cargador deberá no sólo cargar, manipular, estibar, sujetar y afianzar las mercancías debidamente, por ejemplo embalándolas en cajones que soporten las condiciones del viaje, sino que deberá afianzar esos cajones en el interior del contenedor. En otras palabras, la obligación enunciada en la segunda oración estaría implícita en la obligación de estibar debidamente las mercancías.
6. Por el contrario, una delegación expresó el parecer de que se trataba de dos cuestiones distintas, que debían ser reguladas explícitamente. Otra razón aducida para retener la segunda oración fue la de que los contenedores son objeto de reglas especiales en algunos otros artículos del proyecto de convenio.
7. Ahora bien, cabría alegar que el criterio general adoptado en el régimen del convenio es el de que se debe aplicar un mismo régimen a las mercancías y a todo medio de embalaje o envasado, como sería el caso de los contenedores. Esta consideración puede verse ilustrada por el hecho de que la definición de “mercancías”, en el artículo 1 w), menciona explícitamente a los contenedores. Respecto de las reglas especiales aplicables a los contenedores, cabe observar que esas disposiciones del futuro convenio cumplen alguna finalidad más específica que la del artículo 28. Por ejemplo, en el artículo 26 se hace una distinción necesaria entre la carga contenedorizada y otras categorías de carga, por razón de que el porteador podrá transportar la carga contenedorizada sobre cubierta sin necesidad de haberlo estipulado expresamente con el cargador.
8. De interpretarse el enunciado del artículo 28 en el sentido de que los contenedores no estarían regulados por la primera oración, sino únicamente por la segunda, esa interpretación sería probablemente contraria al enunciado de la definición del apartado w) del artículo 1, y crearía además el riesgo de que el cargador no hubiera de responder del estado en que se encuentre el contenedor por él entregado, sino únicamente de haber estibado correctamente las mercancías en su interior. Ahora bien, los problemas que suelen darse en la práctica no dimanarían únicamente del hecho de que las mercancías no se hayan estibado como es debido

en el interior de un contenedor sino del estado del propio contenedor, en el supuesto de que ese estado no le permita soportar las condiciones inherentes a su transporte.

9. A la luz de lo anteriormente dicho, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la conveniencia de que el artículo 28 se formule en términos como los siguientes:

*“De no haberse estipulado otra cosa en el contrato de transporte, el cargador deberá entregar las mercancías listas para su transporte y en un estado que les permita soportar las condiciones del transporte previsto, así como las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción y afianzamiento, y descarga, así como en condiciones que no se presten a causar lesión corporal o daño alguno.”*

### **III. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones (proyecto de artículo 29, artículo 26 de la versión anterior)**

10. No se hizo en el cuestionario ninguna propuesta de que se suprimiera, por innecesario, el artículo 29. Algunas delegaciones indicaron, no obstante, que desearían que el proyecto de artículo se suprimiera por completo. Se alegaron como razones el hecho de que este artículo se encuentre en un capítulo dedicado a las obligaciones del cargador y el de que la obligación que regula estaba ya regulada por las disposiciones generales del convenio concernientes a las obligaciones y la responsabilidad del porteador. Ahora bien, la mayoría de las delegaciones estima que la regla del artículo 29 se complementa muy bien con la del artículo 30 concerniente a la obligación del cargador de facilitar información e instrucciones.

11. Una mayoría de las delegaciones desearían que se suprimiera el texto entre corchetes en la primera oración y la segunda oración entre corchetes. Según estas delegaciones, el porteador tiene una obligación implícita de facilitar información exacta y completa con la oportunidad debida. Algunas de estas delegaciones estimaron que el texto entre corchetes de la primera oración era aceptable y que tal vez sirviera para recordar que la información debe ser facilitada en el momento oportuno.

12. Una minoría de las delegaciones sugirieron mantener el texto entre corchetes, al estimar que resultaría útil enunciar expresamente esas obligaciones. Una de las delegaciones se pronunció a favor de que se suprimiera únicamente la segunda oración. Una delegación sugirió además que convendría insertar la expresión “todas aquellas” antes del término “instrucciones” que figura en la primera oración.

13. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar un texto formulado en términos como los siguientes:

*“El porteador deberá, a instancia del cargador, facilitarle oportunamente toda información de la que el porteador tenga conocimiento y todas aquellas instrucciones que puedan ser razonablemente necesarias o de interés para el cargador en orden al cumplimiento de sus obligaciones a tenor del artículo 28.”*

#### **IV. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos (artículo 30, artículo 27 de la versión anterior)**

14. Las delegaciones se mostraron divididas en su parecer respecto del artículo 30. En lo concerniente al texto original y la variante propuesta entre corchetes, algunas delegaciones dijeron que preferirían que se mantuviera el texto como estaba en su versión original. Otras delegaciones han indicado que los términos de la variante presentada resultaban aceptables como base para proseguir las deliberaciones. Unas cuantas delegaciones, que se mostraron favorables al texto original, indicaron que la fórmula “razonablemente necesarios para” del encabezamiento y la fórmula “pueda razonablemente suponer” del apartado c) enuncian dos criterios de valoración distintos, uno objetivo y el otro subjetivo. Lo que supone que en un supuesto en el que no quepa considerar que un documento es razonablemente necesario para la manipulación de las mercancías, el cargador no estará obligado a facilitar dicho documento aún cuando sea consciente de que el porteador no dispone de esa información, lo que responde a un criterio objetivo. Mientras que en el supuesto inverso de que, pese a que un documento sea razonablemente necesario, existan motivos para suponer que el porteador dispone ya de esa información, el cargador no estará obligado a facilitar ese documento, lo que responde a un criterio subjetivo.

15. Ahora bien, algunas delegaciones han indicado también que preferirían un texto no basado en criterios de valoración subjetivos, es decir, que el cargador debería estar obligado a facilitar todo documento tan pronto como quepa considerarlo de por sí necesario para la manipulación de las mercancías. Todo criterio subjetivo se presta a confusiones en la práctica. Otra razón alegable para suprimir el segundo criterio sería la de que los dos supuestos considerados, es decir, el de que el documento no sea necesario y el de que el porteador conozca ya la información que contiene, están cubiertos por la primera fórmula “razonablemente necesario”. Un documento puede no ser necesario en absoluto para la manipulación de las mercancías o puede no ser necesario por razón de que el porteador conozca ya la información que contiene.

16. Una delegación sugirió que se suprimiera el término “razonablemente” del encabezamiento, dado que el cargador debería estar obligado a facilitar todo documento que sea necesario.

17. Algunas delegaciones pidieron también que se insertara en el texto original del artículo 30 c) una referencia al artículo 38 1) a) concerniente a la descripción de las mercancías. Ello haría que la responsabilidad concerniente a la descripción de las mercancías pasara a ser una responsabilidad estricta o absoluta con arreglo a lo dispuesto en el artículo 31 2). En sentido contrario, algunas delegaciones han indicado que la responsabilidad por todo incumplimiento del artículo 30 debe basarse plenamente en la prueba de la negligencia del cargador. Se estima que la imposición de una responsabilidad estricta constituiría una carga excesiva para el cargador.

18. Algunas delegaciones opinaron que deberían suprimirse los términos entre corchetes del encabezamiento por enunciar ideas que estaban ya implícitas, mientras que otros opinaron que esos términos debían ser mantenidos en el texto.

19. Respecto de la referencia a la oportunidad, exactitud y la integridad de la información facilitada, procedía recordar que a tenor de la variante B del artículo 31 2), se considerará que el cargador garantiza esa oportunidad, exactitud e integridad respecto de los datos a que se hace referencia en los apartados b) y c) del artículo 30.

20. Sobre la base de lo hasta aquí dicho, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la siguiente variante del texto del artículo 30 que figura en A/CN.9/WG.III/WP.56:

*El cargador deberá facilitar oportunamente al porteador toda la información, las instrucciones, y los documentos que sean razonablemente necesarios para:*

*a) La manipulación y el transporte de las mercancías, incluidas las precauciones que deba adoptar el porteador o una parte ejecutante;*

*b) La observancia de toda norma legal o reglamentaria y de toda otra obligación impuesta por las autoridades respecto del transporte previsto, así como respecto de toda licencia concerniente a las mercancías y de toda instancia o solicitud que deba presentarse*

*c) La compilación de los datos del contrato y la emisión de todo título o documento electrónico de transporte que se vaya a utilizar, así como los datos a que se hace referencia en el artículo 38 1) [ a),] b) y c); el nombre de la parte que se haya de designar como cargador en los datos del contrato; el nombre del consignatario, de haber alguno, y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte, caso de ser emitido.*

## **V. Fundamento de la responsabilidad del cargador (proyecto de artículo 31, artículo 29 de la versión anterior)**

21. EL artículo 31 regula la responsabilidad del cargador. En el párrafo 1 se sienta el principio de la negligencia como fundamento general de la responsabilidad. Pero el párrafo 2 modifica lo dispuesto en el párrafo 1 al sentar el principio de la estricta responsabilidad del cargador por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo a los apartados b) y c) del artículo 30. La diferencia entre la variante A y la variante B radica en que con arreglo a la variante A la responsabilidad estricta del cargador se extiende a la obligación de facilitar información y no sólo a la exactitud e integridad de la misma. Según la variante B, la responsabilidad estricta del cargador concierne únicamente a la oportunidad, exactitud e integridad de la información facilitada. La obligación de facilitar información está sujeta a la responsabilidad general del cargador regulada por el párrafo 1. A ese respecto, resulta algo extraño que se haya incluido la noción de oportunidad en la variante B, ya que ello supone que la obligación del cargador de facilitar información y la oportunidad de esa información se rigen por los regímenes de responsabilidad diferentes.

22. La mayoría de las delegaciones se mostraron favorables a la variante A del párrafo 2. Las razones alegadas a dicho respecto variaban mucho de una delegación a otra. Algunas delegaciones dijeron que preferían el texto de la variante A por su

mayor sencillez y claridad. Otras delegaciones dijeron que deseaban que se enunciara claramente la obligación de que la información facilitada por el cargador fuera correcta lo que estaba más explícitamente regulado por la variante B. Y por último, algunas delegaciones insistieron en que deseaban que la responsabilidad estricta fuera aplicable no sólo a la exactitud e integridad de la información, sino también a la obligación de facilitar la información requerida.

23. Las delegaciones que se mostraron favorables a la variante B tienden a insistir en la necesidad de buscar un equilibrio entre la responsabilidad del porteador y la del cargador. De imponerse una responsabilidad estricta respecto de la mayor parte de las obligaciones enunciadas en el artículo 30, se estaría imponiendo una carga excesiva sobre el cargador, habida cuenta de que la responsabilidad del porteador está fundada en la negligencia. Otra razón alegable a favor de la variante B es la de que la obligación del cargador de facilitar información, con arreglo al artículo 30, se limita a la obligación de presentar toda aquella información que sea razonablemente necesaria. Ello dificulta de por sí la imposición de una responsabilidad estricta respecto de dicha obligación. En cambio, puesto que la información *efectivamente facilitada* debe ser exacta, el cargador debe ser estrictamente responsable de que ello sea así.

24. Determinar si la obligación de facilitar la información prescrita por los apartados b) y c) del artículo 30 debe o no estar sujeta al criterio de la responsabilidad estricta es cuestión de política legislativa. Algunas delegaciones insistieron durante las negociaciones en la importancia de que se impusiera una responsabilidad estricta sobre la obligación de informar con arreglo a los apartados b) y c) del artículo 30, y en particular en lo concerniente a la información requerida a tenor del apartado b).

25. Algunas delegaciones han indicado asimismo que les gustaría limitar el alcance de esta disposición a la relación entre el cargador y el porteador. Se ha sugerido a dicho fin que se inserte en el párrafo 1 las palabras “frente al porteador” y que se suprima el párrafo 3.

26. Atendiendo a dichos pareceres, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la siguiente variante del texto del artículo 31:

*1. El cargador será responsable frente al porteador de toda pérdida, daño o lesión corporal causada por las mercancías, y de todo incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 28 y al artículo 30. El cargador quedará exonerado de la totalidad o de parte de su responsabilidad si demuestra que la causa o una de las causas de la pérdida, del daño o de la lesión corporal no es imputable a falta suya ni de persona alguna a la que se haga referencia en el artículo 35.*

*2. Se considerará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de recibir éste las mercancías, la exactitud de la información, de las instrucciones y de los documentos que le haya facilitado con arreglo al artículo 30. El cargador deberá indemnizar al porteador de toda pérdida, daño, demora o gasto que se ocasione o que resulte de que la información, las instrucciones o los documentos facilitados no sean exactos, salvo que la falta de exactitud sea imputable al porteador o a alguna persona a la que se haga referencia en el artículo 19.*

27. La variante propuesta parte de la hipótesis de que la responsabilidad del cargador por no haber facilitado toda información, documentos u otros datos que puedan ser razonablemente necesarios debe estar basada en la negligencia que dicho incumplimiento entraña, con una inversión de la carga de la prueba (lo que refleja el criterio aplicable a la responsabilidad del porteador) y de que esta disposición será únicamente aplicable a la relación entre el cargador y el porteador. De retenerse la variante A del texto original del párrafo 2, es probable que se modifique el alcance de esta regla, dado que ello hará que el cargador sea estrictamente responsable de su obligación de facilitar información con arreglo a los apartados b) y c) del artículo 30.

28. Conforme al párrafo 2 de la variante propuesta, el cargador será estrictamente responsable de toda inexactitud de la información que facilite, salvo que haya sido causada por el porteador o por alguna persona que dependa del porteador. Su texto es aplicable a la totalidad del artículo 30 y no únicamente a lo dispuesto en sus apartados b) y c).

29. Se ha omitido el párrafo 3 a raíz de lo que se dijo acerca del alcance de este artículo.

## **VI. Falsedad en lo declarado por el cargador (proyecto de artículo 32, artículo 29 bis de la versión anterior)**

30. Una clara mayoría de las delegaciones expresaron el parecer de que esta disposición no es aceptable. Muchas de esas delegaciones propusieron asimismo que se suprimiera, por razón de su índole punitiva, dado que para establecer la responsabilidad no se exige relación causal alguna entre la falsedad de lo declarado y la demora, pérdida o daño de las mercancías. Se ha señalado también que si, por ejemplo, se produce una demora a raíz de una declaración falsa del cargador, el porteador estaría ya exonerado de responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17.

31. Algunas delegaciones se expresaron a favor de esta disposición, alegando la importancia de que el cargador facilite información correcta al porteador, ya que toda falsedad en lo declarado puede ocasionar daños al porteador. Ahora bien, cabe argumentar que esta cuestión está ya resuelta en el artículo 31 que hace responsable al cargador de toda falsedad en la información facilitada, y particularmente por su párrafo 2 que lo hace estrictamente responsable de la exactitud de la información presentada.

## **VII. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas (proyecto de artículo 33, artículo 30 de la versión anterior)**

32. Una mayoría de las delegaciones ha indicado que preferiría que no se formulara definición alguna o que la definición fuera formulada en términos sencillos y más genéricos que los de la definición propuesta en A/CN.9/WG.III/WP.39. Las razones alegadas para no valerse de la definición del Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996,

(“Convenio SNP”) fueron que el Convenio SNP cumple una función pública de amparo del medio ambiente y de los intereses de terceros, y no una función privada, y la de que una definición técnica entraña siempre el riesgo de que quede pronto desfasada. Aquellas delegaciones que se pronunciaron a favor de que se enunciara una definición genérica, alegaron que esa definición evitaría que se dieran interpretaciones jurisprudenciales divergentes de la noción de mercancías peligrosas, obrando así al servicio de la uniformidad.

33. En el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, la Secretaría ha propuesto ya una definición más genérica del término “mercancías peligrosas” en el párrafo 1 del proyecto de artículo 33. En los párrafos 2 y 3 de ese mismo artículo se prescribe que el cargador debe marcar y etiquetar las mercancías peligrosas, debiendo además informar al porteador de la índole o del estado peligroso de las mercancías. De no obrar así, el porteador será estrictamente responsable de toda pérdida, daño o demora y de los gastos que resulten directamente o indirectamente de su incumplimiento. Respecto de la obligación de informar, el cargador será únicamente responsable si el porteador no pudo enterarse, por algún otro conducto, de la índole o estado peligroso de las mercancías.

### **VIII. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador (proyecto de artículo 34, artículo 31 de la versión anterior)**

34. Algunas delegaciones han expresado el parecer de que se debe suprimir esta disposición, para lo que se ha alegado que este capítulo debe limitarse a regular la relación entre el porteador y el cargador, y que la situación de un vendedor con arreglo a una cláusula “FOB” (franco a bordo) no debe regularse en un convenio sobre el transporte de mercancías sino en una convención sobre la compraventa.

35. Ahora bien, la mayoría de las delegaciones se mostraron favorables a que se regulara la responsabilidad de un vendedor FOB, que de hecho suele ser el cargador. Se trata de un problema práctico y se ha indicado que no está aún clara la relación entre un vendedor FOB y el porteador. El resultado de la regla propuesta sería que el porteador podría reclamar directamente una indemnización del cargador efectivo que, por su parte, podría oponer toda excepción prevista en el capítulo relativa a las obligaciones del cargador. En la mayoría de los países esta cuestión suele estar actualmente regulada por la normativa general aplicable a la responsabilidad civil o extracontractual.

36. Unas cuantas delegaciones se refirieron a la formulación del texto de este artículo. Una de ellas se pronunció en contra del término “acepta”, que resultaba demasiado vago, y a favor de “recibe”.

37. Otra de las delegaciones preferiría que el cargador efectivo de las mercancías sea tenido por responsable si “acepta” ser designado cargador en los datos del contrato. Conforme a esta postura la persona así tenida por cargador quedará exonerada de responsabilidad si prueba no ser ella el cargador, al dar a conocer la identidad del verdadero cargador.

38. Algunas delegaciones han indicado también que les gustaría que esta disposición enunciara explícitamente que el cargador contractual y el cargador efectivo de las mercancías sean mancomunadamente responsables. Ahora bien, una

de las delegaciones expresó el parecer de que con tal de que el cargador efectivo sea responsable, cabría exonerar al cargador contractual de su responsabilidad. Se adujo a favor de este parecer que de lo contrario el porteador se encontraría en una situación más favorable que en una venta “CIF” (costo, seguro, flete), ya que con arreglo a esta cláusula el porteador podrá únicamente reclamar indemnización frente al cargador (es decir frente al vendedor en el marco de un contrato de venta), pero sin que pueda reclamarla del consignatario (es decir, del comprador en el marco de un contrato de venta).

39. A la luz de esas consideraciones, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el siguiente texto:

*1. Si una persona designada como “cargador” en los datos del contrato, pese a no serlo en el sentido de la definición dada en el apartado h) del artículo 1, recibe el título de transporte o el documento electrónico de transporte, dicha persona: a) quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades que incumben al cargador con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo y en el artículo 59; y b) gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente capítulo y el capítulo 14 reconocen al cargador.*

*2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no afectará a las obligaciones del cargador, ni a su responsabilidad, sus derechos o sus exoneraciones.*

## **IX. Responsabilidad subsidiaria del cargador (proyecto de artículo 35, artículo 32 de la versión anterior)**

40. La mayoría de las delegaciones se mostró favorable a este artículo. No obstante, una de ellas expresó el parecer de que no era necesario que el futuro convenio regulara la responsabilidad del cargador como reflejo de la responsabilidad del porteador, por lo que convendría dejar esta cuestión al arbitrio del derecho interno. Entre las delegaciones que se mostraron favorables a que se regulara la responsabilidad subsidiaria del cargador, algunas hicieron observaciones concernientes al texto de este artículo. Según uno de esos pareceres la primera oración es repetitiva. Otra de las delegaciones sugirió la necesidad de que se indicara explícitamente que el cargador no será responsable en todo supuesto en el que la ejecución de lo estipulado sea delegada al porteador o a una parte ejecutante designada por el cargador, por ejemplo con arreglo a una cláusula “gastos de carga (, estiba)” y descarga no incluidos en el flete o cláusula “FIOS”.

41. Sobre la base de esas observaciones el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar el texto siguiente:

*1. El cargador será responsable de los actos y omisiones de toda persona, incluido todo subcontratista, empleado o agente, en la que haya delegado el cumplimiento de alguna de sus obligaciones enunciadas en el presente capítulo al igual que si dichos actos u omisiones fueran suyos. Con arreglo al presente artículo, la responsabilidad sólo recaerá en el cargador cuando dicha persona haya cometido el acto o la omisión de que se trate en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado o agente del cargador.*

2. *No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, el cargador no será responsable de los actos y omisiones del porteador o de una parte ejecutante en la que el porteador haya delegado el cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente capítulo.*

## **X. Extinción de la responsabilidad del cargador (proyecto de artículo 36, artículo 43 2) de la versión anterior)**

42. Este artículo no fue abordado en el cuestionario por encontrarse anteriormente en el capítulo 9 concerniente al flete, actualmente suprimido. Lo dispuesto en el artículo 36 deberá ser examinado en relación con el artículo 94. Se diría que la cuestión regulada en el artículo 36 ha sido ya regulada en el párrafo 2 del artículo 94, que regula con carácter imperativo las obligaciones y la responsabilidad del cargador y de las personas a las que se hace referencia en el artículo 34. En caso de suprimirse el texto del párrafo 2 del artículo 94, que figura actualmente entre corchetes, lo dispuesto en el artículo 34 sería contrario al principio enunciado en el párrafo 1 del artículo 94, que permite estipular condiciones que sean más favorables al cargador.

---