



Asamblea General

Distr. limitada
4 de septiembre de 2003
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)

12º período de sesiones

Viena, 6 a 17 de octubre de 2003

Derecho del Transporte

Proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

Nota de la Secretaría

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Introducción	1-5	5
	<i>Notas</i>	
Anexo		
Proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías	1-240	7
Capítulo 1: Disposiciones generales	1-38	7
Artículo 1. Definiciones	1-26	7
Artículo 2. Ámbito de aplicación	27-38	12
Capítulo 2: Comunicación electrónica	39	15
Artículo 3		15
Artículo 4		16
Artículo 5		16
Artículo 6	40	16



Capítulo 3: Período de responsabilidad	41-44	17
Artículo 7	41	17
Artículo 8. Transporte que preceda al transporte por mar o sea subsiguiente a él	42-43	18
Artículo 9. Contratos combinados de transporte y tránsito	44	19
Capítulo 4: Obligaciones del porteador	45-56	19
Artículo 10	45	19
Artículo 11	46	19
Artículo 12	48-49	20
Artículo 13. Obligaciones suplementarias aplicables a los tramos marítimos ..	50-56	21
Capítulo 5: Responsabilidad del porteador	57-102	22
Artículo 14. Base de la responsabilidad	57-80	22
Artículo 15. Responsabilidad de las partes ejecutantes	81-83	28
Artículo 16. Retraso	84-86	30
Artículo 17. Cálculo de la indemnización	87-90	31
Artículo 18. Límites de la responsabilidad	91-93	31
Artículo 19. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad	94	33
Artículo 20. Notificación en caso de pérdida, daño o retraso	95-101	33
Artículo 21. Reclamaciones extracontractuales	102	34
Capítulo 6: Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]	103-113	35
Artículo 22. Responsabilidad del porteador	104-108	35
Artículo 23. Desviación	109-112	36
Artículo 24. Carga en cubierta	113	37
Chapter 7: Obligaciones del cargador	114-126	38
Artículo 25	114-116	38
Artículo 26	117	38
Artículo 27	118	38
Artículo 28	119	39
Artículo 29	120	39
Artículo 30	123-125	40
Artículo 31		41
Artículo 32	126	41
Capítulo 8: Títulos de transporte y documentos electrónicos	127-146	41
Artículo 33. Emisión del título de transporte o del documento electrónico	127	41
Artículo 34. Datos del contrato	128-131	42
Artículo 35. Firma	132-133	43
Artículo 36. Deficiencias en los dtos del contrato	134-138	44
Artículo 37. Limitaciones relativas a la descripción de las mercancías en los datos del contrato	139-142	45
Artículo 38. Medios razonables de verificación y buena fe	143	47
Artículo 39. Prueba rebatible y prueba concluyente	144-145	47
Artículo 40. Efecto provatorio de las cláusulas de limitación	146	48

Capítulo 9: Flete	147-159	49
Artículo 41	148	49
Artículo 42	149-151	49
Artículo 43	152	50
Artículo 44	153-158	51
Artículo 45	159	52
Capítulo 10: Entrega al consignatario	160-179	52
Artículo 46	160-162	52
Artículo 47	163	53
Artículo 48	164-167	53
Artículo 49	168-174	54
Artículo 50	175-176	56
Artículo 51	177	57
Artículo 52	178-179	57
Capítulo 11: Derecho de control	180-200	58
Artículo 53	180-183	58
Artículo 54	184-190	59
Artículo 55	191-197	61
Artículo 56	198	63
Artículo 57	199	63
Artículo 58	200	64
Capítulo 12: Transferencia de derechos	201-207	64
Artículo 59	201-202	64
Artículo 60	203-205	65
Artículo 61	206	66
Artículo 62	207	66
Capítulo 13: Derechos de acción o procesales	208-213	67
Artículo 63	208-211	67
Artículo 64	212	68
Artículo 65	213	68
Capítulo 14: Plazo para presentar una demanda	214-221	68
Artículo 66	214-215	68
Artículo 67	216	69
Artículo 68	217	70
Artículo 69	218-219	70
Artículo 70	220	71
Artículo 71	221	71
Capítulo 15: Vía Judicial	222-224	72
Artículo 72		72
Artículo 73		72
Artículo 74		72
Artículo 75		73
Artículo 75 <i>bis</i>		73

Capítulo 16: Arbitraje	225-228	74
Artículo 76		74
Artículo 77	227	74
Artículo 78	226 y 228	74
Artículo 79		75
Artículo 80		75
Artículo 80 <i>bis</i>		75
Capítulo 17: Avería gruesa	229-230	76
Artículo 81	229	76
Artículo 82	230	76
Capítulo 18: Otros convenios	231-235	77
Artículo 83	231	77
Artículo 84	232	77
Artículo 85	233	77
Artículo 86	234	78
Artículo 87	235	78
Capítulo 19: Límites de la autonomía contractual	236-240	79
Artículo 88	237-239	79
Artículo 89	240	79

Introducción

1. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y le encomendó la labor de preparar, en estrecha colaboración con las organizaciones internacionales interesadas, un instrumento de rango legislativo sobre cuestiones relativas al transporte internacional de mercancías, tales como el ámbito de aplicación del futuro instrumento, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones de éste y su régimen de responsabilidad, las obligaciones del cargador y los documentos de transporteⁱ. En su 35º período de sesiones, celebrado en 2002, la Comisión aprobó la hipótesis de trabajo de que el proyecto de instrumento regulara las operaciones de transporte de puerta a puerta, a reserva de que se reexaminara dicho ámbito de aplicación del nuevo régimen una vez que el Grupo de Trabajo hubiera estudiado a fondo las disposiciones sustantivas del proyecto de instrumento y comprendiera mejor su funcionamiento en el marco de las operaciones de puerta a puertaⁱⁱ.
2. En su 36º período de sesiones, la Comisión dispuso de los informes de los períodos de sesiones décimo (Viena, 16 a 20 de septiembre de 2002) y 11º (Nueva York, 24 de marzo a 4 de abril de 2003) del Grupo de Trabajo (A/CN.9/525 y A/CN.9/526, respectivamente).
3. La Comisión era consciente de la magnitud del proyecto emprendido por el Grupo de Trabajo y expresó su reconocimiento por los progresos realizados hasta la fecha. Se consideró en general que el Grupo de Trabajo, tras haber concluido, en fecha reciente, la primera lectura del proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte, había llegado a una etapa particularmente difícil de su labor. La Comisión observó que quedaba por examinar un considerable número de cuestiones controvertidas relacionadas con el ámbito de aplicación y distintas disposiciones del proyecto de instrumento. Para poder seguir avanzando en la labor era necesario lograr un equilibrio delicado entre los diversos intereses conflictivos que estaban en juego. Se expresó la opinión de que cabría adoptar un instrumento para las operaciones de puerta a puerta llegando a una solución de transacción en lo relativo a la responsabilidad uniforme, la elección del foro y los contratos negociados, en que no entrarían las acciones entabladas contra partes ejecutantes del interior de un país. Se afirmó también que para que el texto cumpliera sus objetivos era importante englobar los transportes internos por carretera y ferrocarril. Se expresó el parecer de que el Grupo de Trabajo, al formular el instrumento propuesto, debería seguir tratando de darle una mayor flexibilidad, a fin de que los Estados pudieran adherirse a una parte o a la totalidad del régimen de puerta a puerta.
4. La Comisión también observó que, habida cuenta de la complejidad del proceso de elaboración del proyecto de instrumento, el Grupo de Trabajo se había reunido, durante dos semanas, en su 11º período de sesiones, aprovechando el tiempo adicional que el Grupo de Trabajo I había dejado disponible al concluir, en su quinto período de sesiones, celebrado en septiembre de 2002, la labor sobre los proyectos de infraestructura con financiación privada. El Presidente del Grupo de Trabajo III confirmó que, si no se lograban progresos en la elaboración del proyecto de instrumento en un plazo aceptable, el Grupo de Trabajo tendría que seguir celebrando períodos de sesiones de dos semanas de duración. Tras un debate, la Comisión autorizó al Grupo de Trabajo III a celebrar, a título excepcional, sus períodos de sesiones 12º y 13º de una duración, en cada caso, de dos semanas. Se

convino en que la situación del Grupo de Trabajo a ese respecto se volviera a evaluar durante el 37º período de sesiones de la Comisión, en 2004. Se invitó al Grupo de Trabajo a que se esforzara al máximo para concluir rápidamente su labor, y a que aprovechara, a tales efectos, todas las posibilidades de celebrar consultas entre períodos de sesiones, de ser posible por correo electrónico. Sin embargo, la Comisión comprendía que, debido al número de cuestiones que quedaban por abordar, así como a la necesidad de examinar muchas de ellas de forma simultánea, era necesario que el Grupo de Trabajo celebrase reuniones de larga duraciónⁱⁱⁱ.

5. En el anexo de la presente nota figuran disposiciones revisadas para un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías que ha preparado la Secretaría para que el Grupo de Trabajo las examine. Los cambios introducidos en el texto anteriormente examinado por el Grupo de Trabajo (recogido en el documento A/CN.9/WG.III/WP.21) se han indicado subrayando el texto nuevo y tachando el texto suprimido.

ⁱ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 y corrección (A/56/17 y Corr.3), párr. 345.*

ⁱⁱ *Ibid., quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/57/17), párr. 224.*

ⁱⁱⁱ *Ibid., quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/58/17), párrs. 205 a 208.*

Anexo

Proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones¹

A los efectos del presente instrumento:

~~a)1-5~~ Por “contrato de transporte”² se entenderá un contrato en virtud del cual un porteador, contra pago del flete, se compromete a transportar las mercancías total o parcialmente³ por mar de un lugar a otro.

~~b)1-1~~ Por “porteador”⁴ se entenderá una persona que concierta un contrato de transporte con un cargador.

~~c)1-3~~ Por “consignador”⁵ se entenderá una persona que entrega las mercancías ~~a un~~ al porteador o a una parte ejecutante⁶ para su transporte.

¹ En el párrafo 72 del informe sobre el noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte (A/CN.9/510) se señalaba que hubo acuerdo general en que el texto mejoraría si se ordenaban las definiciones siguiendo un orden más lógico que enumerase en primer lugar la denominación respectiva de las diversas partes que podrían intervenir en las relaciones contractuales reguladas por el proyecto de instrumento y, luego, los términos a los que se atribuye algún significado técnico en los diversos proyectos de disposición. Se ha modificado en consecuencia el orden de las definiciones. El Grupo de Trabajo tal vez desee también estudiar títulos para los artículos que aún carecen de título.

² En el párrafo 83 del documento A/CN.9/510 se indicaba que esta definición era demasiado simplista y que podía requerir un análisis más detallado de las diversas obligaciones del porteador. Se sugirió también que se mencionara asimismo al cargador y que no se hablara directamente del “porteador” sino de una “persona”. Sobre estas cuestiones no se llegó a ninguna decisión y, por consiguiente, las sugerencias no se han incorporado al texto.

³ En el párrafo 85 del documento A/CN.9/510 se observaba que el Grupo de Trabajo había decidido mantener en el texto del proyecto de disposición las palabras “total o parcialmente”, pero que estas palabras aparecieran con una tipografía diferenciada para dar a entender que tal vez requieran particular atención en el momento de adoptar una decisión definitiva sobre el alcance del proyecto de instrumento. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar también si las palabras “total o parcialmente” deberían figurar en el título del proyecto de instrumento.

⁴ En el párrafo 73 del documento A/CN.9/510 se recordaba que esta definición se inspiraba en un principio ya incorporado a las Reglas de La Haya-Visby y a las Reglas de Hamburgo. Se expresó la inquietud de que en esta definición no se hiciera suficiente referencia a las partes por cuya cuenta se concertaba un contrato de transporte. Tampoco abarcaba adecuadamente el caso de los transitarios ni puntualizaba que englobaba a todas las personas, tanto físicas como jurídicas. Sobre estas cuestiones no se llegó a ningún acuerdo, pero en el párrafo 74 del documento A/CN.9/510 se convino en que la actual definición constituía una base aceptable para proseguir la labor en curso.

⁵ En el párrafo 78 del documento A/CN.9/510 se apoyó la idea de que se especificara que el consignador entregaba las mercancías “en nombre” del cargador. También se sugirió en el párrafo 79 del mismo documento que se insertaran palabras que pusieran en claro que el consignador debía efectuar la entrega de las mercancías al porteador “efectivo” o “ejecutante”, pero se expresó el parecer de que el término “porteador” daba suficiente margen para la eventualidad de que interviniera una parte ejecutante, además del porteador original. Por último, en el párrafo 80 del documento A/CN.9/510 se expresó la opinión de que, al revisar la

~~d)1.19~~ Por “cargador”⁷ se entenderá una persona que concierta un contrato de transporte con un porteador.

~~e)1.17~~ Por “parte ejecutante”⁸ se entenderá una persona que no sea el porteador, que ejecuta físicamente ~~[o se compromete a ejecutar]~~⁹ ~~[o deja de ejecutar total o parcialmente]~~¹⁰ alguna de las responsabilidades del porteador en virtud de un contrato de transporte por lo que se refiere al transporte, la manipulación, la custodia, o el almacenamiento de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúa, directa o indirectamente, a petición del porteador o bajo la supervisión o el control del porteador, independientemente de que esa persona sea parte en el contrato de transporte, o esté identificada en él o tenga responsabilidad jurídica en virtud de él. La expresión “parte ejecutante” no incluye a una persona que haya sido contratada por un cargador o un consignatario, o que sea empleada, agente, contratista o subcontratista de una persona (que no sea el porteador) que haya sido contratada por un cargador o un consignatario.

~~f)1.12~~ Por “tenedor”¹¹ se entenderá una persona que ~~a)~~ por el momento se halla en posesión de un título de transporte negociable o tiene [el acceso exclusivo a] [control exclusivo de] un documento electrónico negociable, y ~~b)~~ que o bien:

definición, el Grupo de Trabajo tal vez podría tener en cuenta el texto del párrafo 5 del artículo 1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. El Grupo de Trabajo no llegó a ningún acuerdo para la revisión de esta disposición.

⁶ Se ha tenido en cuenta la corrección que figuraba en el proyecto original de instrumento del CMI, en que se agregaban las palabras “o una parte ejecutante” a las palabras “el porteador”, cuando era necesario. Se ha hecho este mismo ajuste en todas las partes pertinentes del proyecto de instrumento.

⁷ Tal como se señalaba en el párrafo 107 del documento A/CN.9/510, habida cuenta de las inquietudes expresadas en el contexto de la definición de “porteador” en el párrafo 1.1 (ahora párrafo 1 b)), se convino en general en que el proyecto de definición de “cargador” constituía una base aceptable para proseguir su examen en un ulterior período de sesiones.

⁸ Si bien se expresaron algunas opiniones en sentido contrario, en el párrafo 99 del documento A/CN.9/510 se señalaba que hubo considerable apoyo por retener esta noción en el proyecto de instrumento; se respaldó asimismo la formulación utilizada, incluidos los términos “ejecuta físicamente”, para limitar las categorías de personas incluidas en la definición. Tal como se observaba en el párrafo 104 del mismo documento, se sugirió simplificar y abreviar el proyecto de definición y se sugirió suprimir las palabras “independientemente de que esa persona sea parte en el contrato de transporte, o esté identificada en él o tenga responsabilidad jurídica en virtud de él”, por resultar oscuras y no añadir nada esencial a la definición. No obstante, no está claro si esta sugerencia recibió un apoyo suficiente en el Grupo de Trabajo.

⁹ Tal como se señalaba en el párrafo 100 del documento A/CN.9/510, se sugirió retener todas las opciones ofrecidas en el proyecto de texto y su comentario para una definición de “parte ejecutante”. En el párrafo 16 del documento A/CN.9/WG.III/WP.21 se observaba que, como variante de la definición relativamente restrictiva que figuraba en el texto original de dicho documento, cabría formular una definición relativamente amplia con las siguientes palabras: “(...) una persona que no sea el porteador, que ejecuta o se compromete a ejecutar cualquiera de las responsabilidades del porteador en virtud de un contrato de transporte por lo que se refiere al transporte, la manipulación, la custodia o el almacenamiento de las mercancías, en la medida en que ...”.

¹⁰ En el párrafo 104 del documento A/CN.9/510 se observaba que, en opinión del Grupo de Trabajo, estas palabras debían suprimirse.

¹¹ En el párrafo 91 del documento A/CN.9/510 se sostuvo que la expresión “por el momento” era innecesaria y se apoyó el mantenimiento del requisito de que el tenedor estuviera debida o

i) si el documento es un documento a la orden, está identificada en él como cargadora o consignataria, o es la persona a favor de la cual está debidamente endosado el documento, o

ii) si el documento es un documento a la orden endosado en blanco o es un documento al portador, es el portador de dicho documento, o

iii) si se ha utilizado un documento electrónico negociable, con arreglo al artículo ~~6~~ ~~2.4~~ está en condiciones de demostrar que tiene [acceso a] [control de] dicho documento.

~~g)1.18~~ Por “derecho de control”¹² se entenderá el significado que se da a esta expresión en el artículo ~~49~~ ~~11.1~~.

~~h)1.7~~ Por “parte controladora”¹³ se entenderá la persona que en virtud del artículo ~~50~~ ~~11.2~~ tiene derecho a ejercer el derecho de control.

~~i)1.2~~ Por “consignatario”¹⁴ se entenderá una persona que tiene derecho a hacerse cargo de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o de un título de transporte sobre papel o un documento electrónico.

~~j)1.11~~ Por “mercancías” se entenderán los géneros, las mercancías y los artículos de todo tipo [que un porteador o una parte ejecutante [hayan recibido para su transporte] [se comprometan a transportar con arreglo a un contrato de transporte]¹⁵, e incluyen el embalaje y todo tipo de equipo o contenedor que no haya sido proporcionado por ~~un~~ el porteador o una parte ejecutante o en su nombre.

“legítimamente” en posesión de un título de transporte negociable. Tampoco está claro si esta sugerencia recibió un apoyo suficiente en el Grupo de Trabajo.

¹² En el párrafo 105 del documento A/CN.9/510 se observó que era más una remisión interna que una definición y se sugirió, por ello, que se suprimiera. No obstante, el Grupo de Trabajo convino en retener la definición para examinarla de nuevo en una etapa ulterior. Véase también la nota 13 *infra*.

El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si la primera frase de la introducción del párrafo 11.1 (actualmente artículo 53) debería trasladarse al párrafo 1.18 (ahora párrafo g)) como definición del “derecho de control”. En caso de que el Grupo de Trabajo lo decidiera así, el párrafo g) podría decir: por “derecho de control” se entenderá i) el derecho a dar instrucciones al porteador en virtud del contrato de transporte, y ii) el derecho a convenir con el porteador cualquier modificación de ese contrato”.

¹³ Tomando nota de las preocupaciones expresadas en el párrafo 87 del documento A/CN.9/510 sobre la utilización de una remisión interna de un índice en la sección de definiciones, el Grupo de Trabajo convino en mantener la definición en el texto para un examen ulterior.

¹⁴ Tal como se observaba en el párrafo 75 del documento A/CN.9/510, se sugirió modificar la definición sustituyéndola por términos del siguiente tenor: por “consignatario” se entenderá toda persona facultada para tomar posesión, a su entrega, de las mercancías en virtud del contrato de transporte, que puede estar consignado en un título de transporte o en un documento electrónico”; por otra parte, se sugirió que en la definición de “consignatario” se hiciera referencia a la “parte controladora”. Como se señalaba en el párrafo 76 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo tomó nota de todas estas cuestiones, inquietudes y sugerencias a fin de reanudar su examen en una etapa ulterior.

¹⁵ En el párrafo 90 A/CN.9/510 se expresó la preocupación de que en la definición de “mercancías” se hablara de las mercancías que un porteador o una parte ejecutante “hayan recibido para su transporte” y no de las mercancías que éstos “se comprometan a transportar”, ya que, con estos términos la definición dejaba fuera los casos en que el porteador no recibiera las mercancías o no las cargara a bordo de un buque. Se dijo que con la mera referencia a la recepción de las mercancías la definición resultaba demasiado limitada y, como otra opción, se

k)1-20 Por “~~documento~~ título de transporte”¹⁶ se entenderá un documento emitido con arreglo a un contrato de transporte por ~~un~~ el porteador o por una parte ejecutante que

i) ~~a)~~ prueba que ~~un~~ el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte, o

ii) ~~b)~~ sea prueba de un contrato de transporte o lo contenga.

l)1-14 Por “~~documento~~ título de transporte negociable”¹⁷ se entenderá un documento de transporte que indica, mediante la utilización de palabras como “a la orden” o “negociable” u otros términos apropiados que se estima tienen el mismo efecto respecto de la legislación que rige el documento, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador, a la orden del consignatario, o al portador, y que no se ha indicado explícitamente que sean “no negociables” o que “no son negociables”.

m)1-16 Por “~~documento~~ título de transporte no negociable”¹⁸ se entenderá un documento de transporte que no se puede considerar como documento de transporte negociable.

propuso que se simplificara la definición suprimiendo toda referencia a la recepción de las mercancías. El Grupo de Trabajo decidió que la Secretaría preparara dos variantes que tuvieran en cuenta cada uno de estos enfoques, pero el Grupo de Trabajo habría de considerar también si la enmienda hecha más arriba podía ajustarse a las preocupaciones del Grupo de Trabajo, sin necesidad de presentar las dos opciones.

El Grupo de Trabajo tal vez desee señalar también que si se adoptan las palabras “se comprometan a transportar” la frase completa se limite a decir “que un porteador se comprometa a transportar con arreglo a un contrato de transporte”, dado que la parte ejecutante no se compromete a transportar las mercancías en virtud del contrato de transporte. No obstante, si se adoptan las palabras “hayan recibido para su transporte”, la frase entera debería decir “que un porteador o una parte ejecutante hayan recibido para su transporte”.

¹⁶ En el párrafo 86 del documento A/CN.9/510, se sugirió con respecto a la definición de “datos del contrato”, en el párrafo 1.6 (ahora párrafo r)) (véase la nota 23 *infra*), que se especificara claramente lo que se entendía por “referente al contrato de transporte”. A este respecto se sugirió que cuando el Grupo de Trabajo examinara los proyectos de párrafo 1.9 y 1.20 (ahora párrafos o) y k)) examinara si era realmente necesario el requisito de que una comunicación electrónica o un título de transporte fueran la prueba de un contrato de transporte. Esta definición podría basarse en el artículo 5 1) de la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías del Reino Unido (*Carriage of Goods by Sea Act*, 1924), pero no parece haber ninguna duda de que generalmente el título de transporte es también la prueba del contrato de transporte. Por consiguiente, no parece aconsejable poner entre corchetes los artículos 1.20 b) (ahora párrafo k) ii)) o 1.9 b) (ahora párrafo o) ii)).

¹⁷ En el párrafo 93 del documento A/CN.9/510 se sugirió que se explicaran con mayor claridad las diferencias entre la negociabilidad y la no negociabilidad de un documento, particularmente a fin de poder reglamentar como es debido los documentos electrónicos negociables. Frente a este argumento se sostuvo que, si bien era importante definir los conceptos con precisión, particularmente porque era un campo nuevo y porque se veía afectado por el derecho interno, el Grupo de Trabajo debía tener presente que no podía regular todas las consecuencias.

¹⁸ Tal como se señalaba en el párrafo 94 del documento A/CN.9/510, si bien se propugnó la supresión de esta definición por considerarse innecesaria, el Grupo de Trabajo convino en mantenerla en el texto para seguir analizándola.

~~n)1-8~~ Por “comunicación electrónica”¹⁹ se entenderá una comunicación por imágenes electrónicas, ópticas o digitales, o por medios análogos con el resultado de que la información comunicada es accesible y utilizable para subsiguiente referencia. La comunicación incluye la generación, el almacenamiento, el envío y la recepción.

~~o)1-9~~ Por “documento electrónico”²⁰ se entenderá la información consignada en uno o más mensajes enviados por comunicación electrónica con arreglo a un contrato de transporte por un porteador o una parte ejecutante que:

i)~~(a)~~ prueba que ~~un~~ el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte, o

ii)~~(b)~~ sea prueba de un contrato de transporte o lo contenga,

o una y otra cosa.

Este concepto incluye también las informaciones adjuntas o vinculadas de otra manera al documento electrónico en el momento en que lo emite el porteador o una parte ejecutante, o con posterioridad a dicho momento.

~~p)1-13~~ Por “documento electrónico negociable”²¹ se entenderá todo documento electrónico

i) que dé a conocer, mediante indicaciones como “a la orden” o “negociable”, o mediante cualquier otra indicación apropiada a la que se atribuya el mismo efecto con arreglo al derecho por el que se rija el documento, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del consignatario, y que dicho documento no ha sido explícitamente declarado documento “no negociable”, y

ii) que esté sujeto a normas reglamentarias como las que se mencionan en el artículo ~~6~~ ~~2-4~~, que incluyen disposiciones adecuadas en relación con la transferencia de ese documento a otro tenedor y la manera en que el tenedor de dicho documento puede demostrar que es efectivamente el tenedor.

~~q)1-15~~ Por “documento electrónico no negociable”²² se entenderá un documento electrónico que no se pueda considerar como documento electrónico negociable.

~~r)1-6~~ Por “datos del contrato”²³ se entenderá la información referente al contrato de transporte o a las mercancías (con inclusión de términos, notaciones,

¹⁹ Como se observaba en el párrafo 88 del documento A/CN.9/510, se habían expresado diversas preocupaciones con respecto a esta disposición y a la definición de “documento electrónico”. Conviene señalar que el Grupo de Trabajo ha aplazado el examen de los aspectos de comercio electrónico del proyecto de instrumento.

²⁰ Véanse las notas 16 y 19 *supra*.

²¹ Según se observaba en el párrafo 92 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo aceptó las definiciones de “documento electrónico negociable” y “documento electrónico no negociable” como sólido punto de partida para ulteriores deliberaciones.

²² Corrección del texto original que sigue al párrafo 13 del documento A/CN.9/WG.III/WP.21. Véase también la nota 21 *supra*.

²³ En el párrafo 86 del documento A/CN.9/510 se observaba que el Grupo de Trabajo convino en que, al enmendar la definición, se tuvieran en cuenta los siguientes problemas: que la definición podría contener contradicciones al cotejarse con el párrafo 1.20 (ahora párrafo k)), y que en el texto debería indicarse con mayor claridad lo que se entendía por las palabras “referente al

firmas y endosos) que figura en un título de transporte o en un documento electrónico.

~~s)1-4~~ Por “contenedor” se entenderá²⁴ todo tipo de contenedor, plataforma o tanque transportable, otro medio de transporte de naturaleza apropiada o cualquier medio unitario de carga análogo utilizado para agrupar mercancías, [que sea apto para el transporte marítimo] [que esté concebido para el transporte marítimo], así como el equipo conexo que dicho medio de carga requiera²⁵.

~~t)1-10~~ Por “flete”²⁶ se entenderá la remuneración que se abona ~~a un~~ al porteador por el transporte de mercancías con arreglo a un contrato de transporte.

Artículo 2.3. Ámbito de aplicación

1. 3-1 Variante A del párrafo 1²⁷

A reserva de lo dispuesto²⁸ en el ~~artículo párrafo 3 3-3-1, las disposiciones del~~ presente instrumento se aplicará a todos los contratos de transporte que prevean un lugar de recepción y un lugar de entrega situados en diferentes Estados si

a) el lugar de recepción ~~[o puerto de carga]~~²⁹ especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o

contrato de transporte” (véase la nota 16 *supra*). Sin embargo, no está claro si existe una contradicción entre la definición de “datos del contrato” en el párrafo 1.6 (ahora párrafo r)) y la de “título de transporte” en el párrafo 1.20 (ahora párrafo k)). Además, las palabras “referente al contrato de transporte” parecían claras.

²⁴ En el párrafo 82 del documento A/CN.9/510 se observaba que se había pedido a la Secretaría que preparara una definición revisada de “contenedor”, con posibles variantes que reflejaran las opiniones y preocupaciones expresadas. La primera de las preocupaciones expresadas en el párrafo 81 del documento A/CN.9/510 era que, en la versión inglesa, la palabra “includes” no limitaba la definición; en segundo lugar, en el párrafo 82 se decía que la definición debería limitarse a los contenedores concebidos para el transporte marítimo. Con las palabras que se sugiere añadir al texto se intenta reflejar esas opiniones.

²⁵ A fin de evitar la redundancia con la repetición de la palabra “contenedor”, tal vez el Grupo de Trabajo desee estudiar la siguiente variante: “por “contenedor ...” se entenderá cualquier medio unitario de carga utilizado para agrupar mercancías que [sea apto para el transporte marítimo][esté concebido para el transporte marítimo], así como el equipo conexo de dicho medio unitario de carga, [como por ejemplo] las plataformas o tanques transportables u otros medios unitarios de carga similares”.

²⁶ En el párrafo 89 del documento A/CN.9/510 se expresaba preocupación por el hecho de que la definición de flete era incompleta al no mencionar la persona que debía pagar el flete. No obstante, se convino en que la función de la definición era meramente la de describir lo que era el flete y que las cuestiones conexas podían regularse en otra parte.

²⁷ La variante A del párrafo 1 se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

²⁸ El Grupo de Trabajo tal vez desee revisar todos los artículos y párrafos del proyecto de instrumento que empiezan con las palabras “a reserva de lo dispuesto en el artículo/párrafo ...”, o con las palabras “no obstante lo dispuesto en el artículo/párrafo ...” y expresiones similares, a fin de determinar en cada caso si estas palabras son necesarias o si pueden suprimirse. En aras de la coherencia, se sugiere que esta revisión se haga examinando todo el instrumento con esta única finalidad.

²⁹ En el párrafo 244 del documento A/CN.9/526 se observó que el Grupo de Trabajo había convenido provisionalmente en que el proyecto de instrumento fuera aplicable a todo tipo de transporte multimodal en el que figurara un tramo marítimo y que no se necesitaría ningún otro criterio de distinción basado en la importancia relativa de los diversos medios de transporte

- b) el lugar de entrega [~~o puerto de descarga~~] especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o
- c) [el lugar en que realmente se hace la entrega es uno de los lugares facultativos de entrega especificados en el contrato de transporte o en los datos del contrato y está situado en un Estado Contratante, o]
- d) [el contrato de transporte se celebra en un Estado Contratante o los datos del contrato indican que el título de transporte o el documento electrónico ha sido emitido en un Estado Contratante, o]³⁰
- e) el contrato de transporte dispone que ~~las disposiciones del~~ el presente instrumento, o la legislación de cualquier Estado que le dé efecto, prevalece sobre el contenido del contrato.

Variante B del párrafo 1³¹

A reserva de lo dispuesto en el ~~artículo párrafo 3 3.3.1~~, ~~las disposiciones del~~ el presente instrumento se aplicará a todos los contratos de transporte de mercancías por mar³² que prevean un lugar de recepción y un lugar de entrega situados en diferentes Estados si

- a) el lugar de recepción [o puerto de carga] especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o
- b) el lugar de entrega [o puerto de descarga] especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o
- c) [el lugar en que realmente se hace la entrega es uno de los lugares facultativos de entrega especificados en el contrato de transporte o en los datos del contrato y está situado en un Estado Contratante, o]

utilizados para los fines de la operación global. Se convino también en que tal vez convendría reformular el texto del proyecto de artículo 3 (ahora artículo 2) a fin de que reflejara mejor la idea de que la internacionalidad del transporte había de evaluarse en función del contrato de transporte. Se pidió a la Secretaría que preparara una versión revisada de este artículo, con posibles variantes, para proseguir las deliberaciones al respecto en un ulterior período de sesiones. No obstante, en vista de la definición de “contrato de transporte” enunciada en el párrafo 1.5 (ahora artículo 1 a)), no parecía necesario modificar el texto de los apartados 3.1 a) y b) (ahora apartados 2 1) a) y b)), pero podían suprimirse los corchetes.

³⁰ Tal como se señalaba en el párrafo 34 del documento A/CN.9/510, en el Grupo de Trabajo predominó la opinión de que en la práctica moderna de los transportes, el lugar donde se concertaba el contrato carecía en general de importancia para el cumplimiento del contrato de transporte y, de recurrirse al comercio electrónico, ese lugar sería imposible o muy difícil de determinar.

³¹ En los párrafos 245 a 249 del documento A/CN.9/526 se examinaba la relación del proyecto de instrumento con otros convenios en materia de transportes y con la legislación interna. En el párrafo 250 del mencionado documento, se pidió a la Secretaría, entre otras cosas, que preparara una disposición que planteara como opción la propuesta de Suecia de aclarar el párrafo 3.1 (ahora párrafo 1) del proyecto de instrumento (véase A/CN.9/WG.III/WP.26). Este nuevo texto se refleja en la variante B.

³² Si el Grupo de Trabajo adopta la variante B, las palabras “de mercancías por mar” pueden requerir que se emiende la definición de “contrato de transporte” en el párrafo 1.5 (ahora artículo 1 a)).

d) [el contrato de transporte se celebra en un Estado Contratante o los datos del contrato indican que el título de transporte o el documento electrónico ha sido emitido en un Estado Contratante, o]³³

e) el contrato de transporte dispone que ~~las disposiciones del~~ el presente instrumento, o la legislación de cualquier Estado que le dé efecto, prevalece sobre el contenido del contrato.

1 bis. El presente instrumento se aplicará también al transporte por aguas interiores que tenga lugar antes o después del tramo marítimo, así como al transporte por carretera o por ferrocarril desde el lugar de recepción hasta el puerto de carga y desde el puerto de descarga hasta el lugar de entrega, siempre y cuando las mercancías se hayan descargado, durante el tramo marítimo, del medio de transporte mediante el cual fueron trasladadas por vía terrestre.³⁴

Variante C del párrafo 1³⁵

A reserva de lo dispuesto en el ~~artículo párrafo 3 3.3.1,~~ ~~las disposiciones del~~ el presente instrumento se aplicará a todos los contratos de transporte que prevean ~~un lugar de recepción y un lugar de entrega~~ un puerto de carga y un puerto de descarga situados en diferentes Estados si

a) el ~~lugar de recepción~~ puerto de carga especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o

b) el ~~lugar de entrega~~ puerto de descarga especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o]

c) [el lugar en que realmente se hace la entrega es uno de los lugares facultativos de entrega especificados en el contrato de transporte o en los datos de transporte y está situado en un Estado Contratante, o]

d) [el contrato de transporte se celebra en un Estado Contratante o los datos del contrato indican que el título de transporte o el documento electrónico ha sido emitido en un Estado Contratante, o]³⁶

³³ Véase la nota 30 *supra*.

³⁴ El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la relación de este párrafo 1 *bis* con el artículo 83.

³⁵ En el párrafo 243 del documento A/CN.9/526 se sugirió que el régimen del instrumento fuera únicamente aplicable a las operaciones de transporte en las que el tramo marítimo fuera transfronterizo. En virtud de esa sugerencia, carecía de importancia si los tramos terrestres de la operación global de transporte eran o no transfronterizos. El Grupo de Trabajo tomó nota de esta sugerencia y pidió a la Secretaría que la plasmara, como posible variante, en un proyecto revisado que se debatiría en un futuro período de sesiones. Se ha preparado, en consecuencia, la variante C. No obstante, tal como se señalaba en el párrafo 243 del documento A/CN.9/526, prevaleció la opinión de que, de conformidad con el proyecto de artículo 3 (ahora artículo 2), la internacionalidad de la operación de transporte no había de determinarse en función de ninguno de los tramos unimodales de la operación sino en función de la operación de transporte en su totalidad, tomando como criterio el hecho de que el lugar de recepción por el porteador de las mercancías y el lugar de entrega de las mismas estén situados en el territorio de distintos Estados.

³⁶ Véase la nota 30 *supra*.

e) el contrato de transporte dispone que ~~las disposiciones del~~ el presente instrumento, o la legislación de cualquier Estado que le dé efecto, prevalece sobre el contenido del contrato.³⁷

~~2.3.2 Las disposiciones del~~ El presente instrumento se aplicará independientemente de la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del consignatario, o de cualquier otra parte interesada.³⁸

~~3.3.3.1 Las disposiciones del~~ El presente instrumento no se aplicará a los contratos de fletamento [contratos de flete, contratos de volumen, o acuerdos análogos].

~~4.3.3.2~~ No obstante lo dispuesto en el ~~artículo párrafo 3 3.3.1,~~ si un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable se emite de conformidad con un contrato de fletamento [contrato de flete, contrato de volumen, o acuerdo análogo], las disposiciones del presente instrumento se aplicarán al contrato probado por dicho título o dicho documento electrónico o al contrato consignado en ellos, a partir del momento y en la medida en que el título o el documento electrónico rijan las relaciones entre el porteador y un tenedor que no sea el fletador.

~~5.3.4~~ Si un contrato prevé el transporte futuro de mercancías en una serie sucesiva de remesas, ~~las disposiciones del~~ el presente instrumento se aplicará ~~aplicarán~~ a cada una de esas remesas en la medida en que así se especifique en los ~~artículos párrafos 1, 2, 3 y 4 3.1, 3.2, y 3.3.~~

CAPÍTULO 2. COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA³⁹

Artículo 3

~~2.1~~ Todo lo que figure o esté consignado en un título de transporte emitido en virtud del presente instrumento se podrá archivar o comunicar mediante la utilización de comunicaciones electrónicas en vez de por medio del título de transporte, siempre que la emisión y subsiguiente utilización de un documento

³⁷ El Grupo de Trabajo tal vez desee también estudiar un eventual párrafo 1 *bis* de la variante C del siguiente tenor: “1 *bis*. Cuando en virtud del contrato de transporte las mercancías sólo sean objeto de un transporte parcialmente marítimo, el presente instrumento se aplicará, no obstante, sólo si a) el lugar de recepción y el puerto de carga se hallan en el mismo Estado, y b) el puerto de descarga y el lugar de entrega se hallan en el mismo Estado”. Esta sugerencia puede entrar en conflicto con el apartado 4.2.1 (ahora artículo 8). Además, tal como se indicaba en la nota 35 *supra*, en el Grupo de Trabajo prevaleció la opinión de que la internacionalidad de la operación de transporte no había de determinarse en función de ninguno de los tramos unimodales de la operación sino en función de la operación de transporte en su totalidad, tomando como criterio el hecho de que el lugar de recepción por el porteador de las mercancías y el lugar de entrega de las mismas estén situados en el territorio de distintos Estados.

³⁸ Se ha sugerido que en aras de la uniformidad y para evitar dudas sería conveniente hacer también referencia al derecho aplicable (véase el párrafo 37 del documento A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1).

³⁹ El Grupo de Trabajo ha aplazado el examen de este capítulo hasta una etapa ulterior del estudio del proyecto de instrumento. Este capítulo se ha mantenido en su posición original. No obstante, el Grupo de Trabajo tal vez desee insertarlo en la parte que considere óptima del proyecto de instrumento una vez que haya examinado sus disposiciones. A raíz de esas deliberaciones es posible que este capítulo sea objeto de modificaciones.

electrónico se haga con el consentimiento explícito o implícito del porteador y del cargador.

Artículo 4

~~1. 2.2.1~~ Si se ha emitido un título de transporte negociable y el porteador y el tenedor acuerdan sustituirlo por un documento electrónico negociable:

a) el tenedor deberá devolver al porteador el título de transporte negociable, o todos esos documentos si se ha expedido más de uno; y

b) el porteador emitirá al tenedor un documento electrónico negociable que incluya una declaración en el sentido de que se ha emitido para sustituir el título de transporte negociable, con lo cual el título de transporte negociable dejará de tener todo efecto o toda validez.

~~2. 2.2.2~~ Si se ha emitido un documento electrónico negociable y el porteador y el tenedor convienen en reemplazarlo por un título de transporte negociable:

a) el porteador emitirá al tenedor, para sustituir dicho documento electrónico, un título de transporte negociable que incluya una declaración en el sentido de que se emite para sustituir el documento electrónico; y

b) una vez efectuada la sustitución, el documento electrónico dejará de tener todo efecto o toda validez.

Artículo 5

~~2.3~~ Las notificaciones y la confirmación que se mencionan en los artículos ~~20 1), 6.9.1, 20 2), 6.9.2, 20 3), 6.9.3, 34 1) b) y c), 8.2.1 b) y c), 47, 10.2, 51, 10.4.2~~, la declaración que se formula en el artículo ~~68 14.3 y el acuerdo en materia de peso que se menciona en el artículo 37 1) c), 8.3.1 e)~~ podrán hacerse por medio de comunicaciones electrónicas, siempre y cuando dichos medios se utilicen con el consentimiento explícito o implícito de la parte que efectúa la comunicación y de la parte a la que se dirige la comunicación. De lo contrario, deberán hacerse por escrito.

Artículo 6

~~2.4~~ La utilización de un documento electrónico negociable, según se menciona en el artículo ~~1 p)~~⁴⁰ ~~2.2.1~~, estará sujeta a las reglas convenidas entre el porteador y el cargador o el tenedor. En los datos del contrato deberá hacerse referencia a dichas reglas, que deberán incluir disposiciones adecuadas referentes a:

a) la transferencia de dicho documento a otro tenedor,

b) la forma en que el tenedor de dicho documento podrá demostrar su calidad de tenedor, y

c) la forma en que se confirmará que:

⁴⁰ Esto es una corrección de la versión original del proyecto de instrumento enunciada en el documento A/CN.9/WG.III/WP.21, que debería haber hecho referencia a la definición de “documento electrónico negociable” en el artículo 1 p).

- i) se ha efectuado la entrega al consignatario; o
- ii) de conformidad con los artículos ~~4.2)~~ ~~2.2.2~~ ó ~~49 a) ii)~~ ~~10.3.2 i) b)~~, el documento electrónico negociable ha dejado de tener todo efecto o toda validez.

CAPÍTULO 3. 4. PERÍODO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 7⁴¹

~~1. 4.1.1~~ A reserva de lo dispuesto en el artículo ~~9.4.3~~, el porteador será responsable de las mercancías, en el marco del presente instrumento, desde el momento en que el porteador o una parte ejecutante haya recibido las mercancías para su transporte hasta el momento en que las mercancías se entreguen al consignatario.

~~2. 4.1.2~~ El momento y el lugar de la recepción de las mercancías serán el momento y el lugar convenidos en el contrato de transporte o, de no regular dicho contrato expresamente la recepción de las mercancías, el momento y el lugar que corresponda según las costumbres, prácticas, o usanzas del ramo. En ausencia de tales estipulaciones en el contrato de transporte o de dichas costumbres, prácticas o usanzas, se considerará que la recepción de las mercancías se produce en el momento y el lugar en que el porteador o una parte ejecutante se hace cargo efectivamente de las mercancías.

~~3. 4.1.3~~ El momento y el lugar de entrega de las mercancías serán el momento y lugar convenidos en el contrato de transporte o, de no regular dicho contrato expresamente la entrega de las mercancías, el momento y el lugar que corresponda según las costumbres, prácticas o usanzas del ramo. En ausencia de tales estipulaciones en el contrato de transporte o de dichas costumbres, prácticas o usanzas, se considerará que la entrega se produce en el momento y el lugar en que se descargan las mercancías del último buque o vehículo en que se hayan transportado con arreglo al contrato de transporte.

~~4. 4.1.4~~ Si se exige del porteador que entregue las mercancías en el lugar de entrega a una autoridad o a un tercero al que, con arreglo a la legislación o a un reglamento aplicable en el lugar de entrega, las mercancías hayan de entregarse y del cual el consignatario pueda recibirlas, ese tipo de entrega será considerado como una entrega de las mercancías por el porteador al consignatario con arreglo a lo dispuesto en el ~~artículo~~ párrafo 3. 4.1.3.

⁴¹ El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota del párrafo 40 del documento A/CN.9/510, en el que se exponen los argumentos en contra y a favor del criterio seguido en el artículo 7.

[Artículo 8. ~~4.2.1~~ Transporte que preceda al transporte por mar o sea subsiguiente a él⁴²

1. Cuando surja una reclamación o una controversia por pérdida o daño de las mercancías o por retraso que se haya producido únicamente durante uno de los períodos que se enuncian a continuación:

a) desde el momento de la recepción de las mercancías por el porteador o una parte ejecutante hasta el momento en que se cargan en el buque;

b) desde el momento en que se descargan del buque hasta el momento en que se entregan al consignatario;

y si cuando se produzcan dicha pérdida, dichos daños o dicho retraso, existen disposiciones de un convenio internacional [o de derecho interno] que

i) según sus propios términos, se apliquen a la totalidad o a una parte de las actividades del porteador con arreglo al contrato de transporte durante dicho período, [independientemente de que sea necesario o no emitir un determinado documento a fin de que dicho convenio internacional pueda ser aplicable], y

ii) enuncien disposiciones concretas sobre la responsabilidad o la limitación de la responsabilidad del porteador o el plazo para incoar una demanda, y

iii) de las que un contrato privado no se pueda apartar por completo ni en detrimento del cargador,

dichas disposiciones, en la medida en que sean imperativas según se indica en el inciso iii) *supra*, prevalecerán sobre las disposiciones del presente instrumento.]

⁴² En el párrafo 250 del documento A/CN.9/526 se señalaba que el Grupo de Trabajo había convenido en retener provisionalmente el texto del apartado 4.2.1 (ahora artículo 8) como posible medio para resolver todo conflicto eventual entre el proyecto de instrumento y el régimen de otros convenios ya en vigor. Se pidió a la Secretaría que preparara una disposición que resolviera todo conflicto eventual entre el régimen de los diversos convenios de transporte para su inserción eventual en el artículo 16 (ahora capítulo 18) del proyecto de instrumento y que estudiara una frase que planteara como opción la propuesta de Suecia de aclarar el párrafo 3.1 (ahora artículo 2 1)). El intercambio de pareceres sobre la relación entre el régimen del instrumento y el derecho interno por lo demás aplicable al transporte terrestre no había permitido que se llegara a una conclusión, por lo que se decidió volver a examinar esta cuestión a la luz de toda propuesta futura. Sin embargo, dado el grado de apoyo que había obtenido la inquietud expresada respecto del derecho interno, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que insertara en el texto del apartado 4.2.1 (ahora artículo 8) una referencia entre corchetes al derecho interno, con miras a volver a examinar esta cuestión. Además, en el texto del proyecto de instrumento se habían puesto entre corchetes el texto de la propuesta de Suecia relativa al artículo 3 (ahora artículo 2) y una disposición sobre conflicto de leyes del artículo 16 (ahora capítulo 18).

El Grupo de Trabajo tal vez desee también estudiar si este artículo figura en el lugar adecuado del proyecto de instrumento o si debe trasladarse a otro capítulo como, tal vez, el capítulo 5 relativo a la responsabilidad del porteador.

[2. Las disposiciones del artículo 8 ~~apartado 4.2.1~~ no afectarán a la aplicación del artículo 18 2) ~~6.7.1 bis~~.]⁴³

[3. ~~4.2.2~~ El artículo ~~8 4.2.1~~ se aplicará independientemente de la legislación nacional por lo demás aplicable al contrato de transporte.]

Artículo 9. ~~4.3~~ Contratos combinados de transporte y tránsito⁴⁴

1. ~~4.3.1~~ Las partes podrán acordar expresamente en el contrato de transporte que, respecto de uno o más tramos especificados del transporte de las mercancías, el porteador, actuando en calidad de agente, encomiende el transporte a otro u otros porteadores.

2. ~~4.3.2~~ En tal caso, el porteador obrará con la debida diligencia al seleccionar al otro porteador, y deberá celebrar un contrato con ese otro porteador en las condiciones habituales y normales, haciendo todo lo que sea razonablemente necesario para que el otro porteador pueda desempeñar debidamente su función con arreglo a su contrato.

CAPÍTULO 4. ~~5~~ OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

Artículo 10

~~5.1~~ A reserva ~~de las disposiciones~~ del presente instrumento y de conformidad con las cláusulas del contrato de transporte, el porteador transportará [cuidadosamente y como es debido] las mercancías hasta el lugar de destino y se las entregará al consignatario.⁴⁵

Artículo 11

1. ~~5.2.1~~ El porteador, durante el período de su responsabilidad según se define en el artículo ~~7 4.1~~, y a reserva del artículo ~~8 4.2~~, cargará, manipulará, estibaré,

⁴³ En el análisis del régimen aplicable a los daños no localizados que figura en los párrafos 264 a 266 del documento A/CN.9/526, se señaló en el párrafo 266 que tal vez el proyecto de instrumento debiera recoger más claramente los regímenes jurídicos que se aplicarían a los daños localizados, en virtud del apartado 4.2.1 (ahora artículo 8), y a los no localizados, en virtud del apartado 6.7.1 (ahora artículo 18 1)). Se invitó a la Secretaría a que, al preparar un proyecto revisado del instrumento, se planteara la necesidad de mejorar la compatibilidad entre esas dos disposiciones. Con el nuevo párrafo 2 arriba indicado podría mejorarse esta compatibilidad entre el apartado 4.2.1 y la nueva disposición del apartado 6.7.1 *bis* (ahora artículo 18 2)), que en el párrafo 264 se propone insertar después del apartado 6.7.1 (ahora artículo 18 1)) y cuyo texto dice lo siguiente: “No obstante lo dispuesto en el apartado 6.7.1 (ahora artículo 18 1)), si el porteador no puede probar que las mercancías se perdieron o dañaron durante el transporte marítimo o durante el transporte que lo precedió o siguió, se aplicarán los límites de responsabilidad más altos de las disposiciones imperativas internacionales y nacionales por las que se rijan las diferentes partes del transporte”.

⁴⁴ El Grupo de Trabajo tal vez desee decidir si el capítulo 3 sobre el período de responsabilidad es el lugar más adecuado para el artículo 9.

⁴⁵ En el párrafo 116 del documento A/CN.9/510 se señalaba que el Grupo de Trabajo convino en retener provisionalmente la formulación actual del párrafo 5.1 (ahora artículo 10). Según la opinión general, convendría volver a examinar ulteriormente los problemas y las sugerencias de redacción que se mencionaban en los párrafos 113 a 116 del documento A/CN.9/510.

transportará y custodiará las mercancías, velará por ellas y las descargará cuidadosamente y como es debido.⁴⁶

[~~2. 5.2.2~~ Las partes podrán convenir en que algunas de las funciones mencionadas en el ~~artículo párrafo 1 5.2.1~~ sean efectuadas por el cargador, la parte controladora o el consignatario o en nombre de uno de ellos. Este acuerdo deberá mencionarse entre los datos del contrato.]⁴⁷

Artículo 12

~~5.3~~

Variante A⁴⁸

No obstante ~~las disposiciones de~~ los artículos ~~10 5.1, 11 5.2, y 13 1) 5.4~~, el porteador podrá negarse a descargar, o podrá descargar, destruir o hacer inofensivas las mercancías o adoptar cualquier otra medida que sea razonable si las mercancías son un peligro, o si cabe considerar razonablemente que durante el período de responsabilidad pueden convertirse en un peligro, para las personas o los bienes o pueden plantear un peligro inaceptable para el medio ambiente con consecuencias penales.⁴⁹

⁴⁶ Conforme a lo tratado en el párrafo 117 y a lo señalado en el párrafo 119 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo, pese a que hubo cierto apoyo para que se omitiera el apartado 5.2.1 (ahora artículo 11 1)), convino en retener provisionalmente el proyecto de artículo, dada la amplia experiencia existente con otras disposiciones análogas que figuraban en otros convenios, como era el caso del artículo 3 2) de las Reglas de La Haya. Se convino asimismo en someter a un nuevo estudio el proyecto de artículo a fin de evaluar la coherencia interna y la influencia recíproca entre el apartado 5.2.1 (ahora artículo 11 1)) y el proyecto de artículo 6 (ahora capítulo 5), así como el efecto de las diversas definiciones que cabía dar del período durante el cual subsistiría la obligación descrita en el apartado 5.2.1 (ahora artículo 11 1)). El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que los términos empleados en el apartado 5.2.1 (ahora artículo 11 1)) no eran intrínsecamente de carácter marítimo y que, de ser suprimidos, la disposición enunciaría únicamente una regla general de diligencia.

⁴⁷ En el párrafo 127 del documento A/CN.9/510 se señaló que se había decidido colocar esta disposición entre corchetes para dar a entender que el Grupo de Trabajo debía reexaminar el concepto de las cláusulas f.i.o. (franco de carga y descarga) y f.i.o.s. (franco de carga (estibada) y descarga), incluida su relación con las disposiciones relativas a la responsabilidad del porteador. El Grupo de Trabajo tal vez desee revisar esta disposición sobre la base de las modificaciones que se introduzcan en el artículo 10 y en el artículo 11 1).

Se sugirió que, a fin de ayudar al Grupo de Trabajo en sus deliberaciones en un futuro período de sesiones, se preparara información escrita sobre la práctica de las cláusulas f.i.o.(s.).

⁴⁸ La variante A del artículo 12 se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

⁴⁹ En el párrafo 130 del documento A/CN.9/510 se señalaba que el Grupo de Trabajo había convenido en general en que era preciso mejorar el texto del párrafo 5.3 (ahora artículo 12). Como alternativa al texto actual de la disposición enunciado en la variante A, se pidió a la Secretaría que preparara una variante, presentada como variante B, que se basara en los principios enunciados en el artículo 13 de las Reglas de Hamburgo referentes a las facultades del porteador en caso de emergencia derivada del transporte de mercancías peligrosas. También se convino en la necesidad de examinar con más detenimiento, en el contexto del párrafo 7.5 (ahora artículo 29), la cuestión de la indemnización a que pudiera tener derecho el porteador o el cargador en dichas circunstancias.

Variante B

No obstante los artículos 10 ~~5-1~~, 11 ~~5-2~~, y 13 1) ~~5-4~~, el porteador podrá descargar, destruir o hacer inofensivas las mercancías peligrosas si se convierten en un peligro real para la vida de las personas o para los bienes.

Artículo 13. Obligaciones suplementarias aplicables a los tramos marítimos⁵⁰

1. ~~5-4~~ El porteador ~~tiene que~~ deberá⁵¹ actuar con la debida diligencia antes del viaje por mar, al principio del viaje por mar [y durante el mismo]⁵² a fin de:

- a) velar por la navegabilidad del buque [y mantenerla];
- b) dotar debidamente al buque de tripulación, equipo y pertrechos;
- c) hacer que las cubiertas y todos los demás lugares del buque en el que se transporten las mercancías, incluidos los contenedores cuando⁵³ los suministre el porteador, en los cuales o sobre los cuales se transporten las mercancías, sean apropiados y seguros para su recepción, transporte y conservación.⁵⁴

~~[2.5-5~~ No obstante ~~lo dispuesto en~~ los artículos ~~10 5-1, 11 5-2, y 13 1) 5-4~~, el porteador ~~en caso de transporte por mar [o por vías de navegación interior]~~⁵⁵ podrá sacrificar mercancías cuando el sacrificio se haga razonablemente para proteger la

⁵⁰ En vista del amplio apoyo que se expresó en el Grupo de Trabajo para que el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento fuera de puerta a puerta, y no de puerto a puerto (véase el párrafo 239 del documento A/CN.9/526), se consideró que sería útil para la reestructuración del proyecto de instrumento separar las disposiciones del proyecto de instrumento que sean únicamente aplicables a los tramos marítimos. En consecuencia, se han reorganizado de este modo los artículos 5 y 6 (ahora capítulos 4 y 5, y un nuevo capítulo 6, titulado “Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”) del proyecto de instrumento.

⁵¹ Este es uno de los varios casos en que se han insertado palabras de carácter imperativo en el proyecto de instrumento en aras de la coherencia a lo largo de todo el texto.

⁵² Tal como se observaba en el párrafo 131 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo confirmó su apoyo general a que se impusiera al porteador la obligación de obrar con la debida diligencia durante todo el viaje, manteniendo en su texto las palabras actualmente entre corchetes “y durante el mismo” y “y mantenerla”. No obstante, se reiteró la preocupación de que al extenderse esta obligación de debida diligencia a la totalidad del viaje se estuviera imponiendo una mayor carga a los porteadores que, ante el aumento de sus costos, incrementarían el importe de los fletes.

⁵³ El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar la posibilidad de sustituir, en la versión inglesa, la palabra “where” por la palabra “when”, pues carece de importancia el lugar en que se suministren los contenedores.

⁵⁴ En el párrafo 136 del documento A/CN.9/510, se observaba que el Grupo de Trabajo había convenido en que el texto actual del párrafo 5.4 (ahora párrafo 1)) constituía una base viable para proseguir las deliberaciones. El Grupo de Trabajo tomó nota de las diversas sugerencias formuladas respecto del proyecto de disposición. En general se convino en la necesidad de reexaminar el proyecto de disposición teniendo en cuenta las disposiciones similares o comparables de otros convenios de transporte unimodal.

⁵⁵ Estas palabras serían redundantes si este párrafo se insertara bajo el título “Obligaciones suplementarias aplicables a los tramos marítimos”, como se sugiere en el texto.

seguridad común o a efectos de preservar otros bienes relacionados con la tarea común.⁵⁶

CAPÍTULO 5. ~~6~~ RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 14. ~~6.1~~ Base de la responsabilidad⁵⁷

Variante A de los párrafos 1 y 2⁵⁸

1. ~~6.1.1~~ El porteador ~~es~~ será responsable de la pérdida derivada de la pérdida de las mercancías o del daño sufrido por ellas, así como del retraso en su entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período de responsabilidad del porteador según se define en el capítulo 3 artículo 4, a menos que pruebe que lo que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, o ha contribuido a tales hechos, no es culpa suya ni de ninguna otra persona mencionada en el artículo 15(3) ~~6.3.2 a)~~.⁵⁹

⁵⁶ En el párrafo 143 del documento A/CN.9/510 se señalaba que el Grupo de Trabajo estaba dividido entre los partidarios de la eliminación del párrafo y los que preferían mantenerlo en el texto para examinar su contenido con mayor detenimiento. El Grupo de Trabajo decidió colocar el proyecto de artículo entre corchetes.

⁵⁷ Una vez que el Grupo de Trabajo haya decidido qué variante prefiere para los párrafos 1 y 2, puede ser aconsejable separar los párrafos 1, 2 y 3 convirtiendo cada uno de ellos en un artículo.

⁵⁸ La variante A de los párrafos 1 y 2 se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

⁵⁹ a) En el párrafo 34 del documento A/CN.9/525 se observaba que se había apoyado firmemente el contenido del párrafo 6.1 (ahora artículo 14) y que el Grupo de Trabajo había pedido a la Secretaría que preparara un proyecto revisado teniendo debidamente en cuenta las opiniones expresadas y las sugerencias formuladas. Las variantes B y C de los apartados 6.1.1 y 6.1.3 (ahora párrafos 1 y 2) se presentan como posibles soluciones ante las opiniones y sugerencias formuladas, tal como se señala en el resto de la presente nota y en las notas 61 a 66 *infra*.

b) En el párrafo 31 del documento A/CN.9/525 se observaba que el apartado 6.1.1 (ahora artículo 14 1)) seguía un criterio mucho más parecido al del artículo 4.2 q) de las Reglas de La Haya-Visby que al del artículo 5.1 de las Reglas de Hamburgo, en virtud del cual el porteador debía demostrar que tanto él como sus empleados o representantes habían tomado todas las medidas razonablemente requeridas para evitar que se produjera el hecho y sus consecuencias. No obstante, se criticó el hecho de que la referencia al “período de responsabilidad del porteador según se define en el artículo 4 (ahora capítulo 3)” pudiera permitir al porteador limitar considerablemente su responsabilidad, dado que, conforme se señalaba en el párrafo 40 del documento A/CN.9/510, se habían expresado algunas reservas sobre los criterios seguidos en el artículo 7, en virtud del cual el momento exacto de la recepción y de la entrega de las mercancías dependía de los arreglos contractuales concertados entre las partes o debía decidirse conforme a los usos y costumbres.

c) Como se observaba también en el párrafo 31 del documento A/CN.9/525, se había preguntado por qué se había considerado necesario apartarse de las disposiciones de las Reglas de Hamburgo. Se indicó que la razón que justificaba la diferencia entre el texto del proyecto y el de las Reglas de La Haya y de las Reglas de Hamburgo era la necesidad de mejorar esos textos y de prever una mayor certeza (por ejemplo, respecto del hecho de que la responsabilidad del porteador se basaba en una presunta falta, lo cual había requerido una aclaración cuyo resultado era el texto de entendimiento común que se había formulado en las Reglas de Hamburgo). En sentido contrario, se opinó que la combinación de los textos de las Reglas de La Haya y de las Reglas de Hamburgo podía aumentar la incertidumbre al no estar claro cómo se interpretaría la disposición. Ante las discrepancias y el hecho de que ninguna de las opiniones parecía prevalecer, no parece posible plasmarlas en el texto.

[6.1.2⁶⁰]

~~2. 6.1.3~~⁶¹ No obstante ~~lo dispuesto en el artículo el párrafo 1 6.1.1~~, si el porteador demuestra que ha cumplido con las obligaciones previstas en el capítulo 4 artículo 5⁶² y que la pérdida o el daño de las mercancías o el retraso en la entrega se han debido [sólo]⁶³ a uno de los sucesos que se citan a continuación [se presumirá, a falta de que se pruebe lo contrario, que ni su culpa ni la de una parte ejecutante ha

d) En el párrafo 31 del documento A/CN.9/525 se sugirió que se simplificara la base de la responsabilidad suprimiendo la norma de la debida diligencia y reemplazándola por la responsabilidad derivada de la utilización del buque en sí. Esta sugerencia supondría un criterio de responsabilidad muy estricto, si no objetivo. Dado que en ese mismo párrafo se había apoyado la responsabilidad del porteador basada en la culpa, podría ocurrir que la modificación sugerida fuera en contra de la opinión mayoritaria.

e) En el párrafo 32 del documento A/CN.9/525 se indicaba que si bien en instrumentos relativos a otros modos de transporte (como el COTIF) se había previsto un nivel superior de responsabilidad, este nivel superior no sería aceptable en el contexto del transporte marítimo. A este respecto se apoyaron los elementos complementarios del párrafo 6.1 (ahora artículo 14), como el proyecto de artículo 5 (ahora capítulo 4), en que se enunciaban las obligaciones positivas del porteador. Esta sugerencia parecía contar con el apoyo del Grupo de Trabajo, por lo que debería tomarse en consideración.

f) El texto original presentado en la variante A no establece una relación clara entre el artículo 5 (ahora capítulo 4) y el artículo 6 (ahora capítulo 5) del proyecto de instrumento, es decir, entre el incumplimiento de las obligaciones enunciadas en el artículo 5 (ahora capítulo 4) (así como la asignación de la carga de la prueba) y la responsabilidad del porteador conforme al artículo 6 (ahora capítulo 5). Se sugirió que se supliera esa deficiencia creando este vínculo.

g) En el párrafo 32 del documento A/CN.9/525 se observaba que si el proyecto de instrumento había de aplicarse al transporte de puerta a puerta, entraría inevitablemente en conflicto con los convenios de transporte terrestre unimodal (como el COTIF y el CMR), pues ambos preveían un nivel superior de responsabilidad para el porteador. Sin embargo, se sugirió que se redujeran esos conflictos adoptando un texto adecuado en el párrafo 6.4 (ahora artículo 16) y en lo relativo al porteador ejecutante. De forma más general, se expresaron dudas sobre si las reglas supletorias de responsabilidad aplicables en el transporte de puerta a puerta habían de basarse en el criterio inferior de responsabilidad establecido para el transporte marítimo o en el criterio más estricto que se preveía en el transporte terrestre.

⁶⁰ Trasladado al nuevo capítulo 6 (ahora capítulo 5) bajo el título “Obligaciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”. Véase la nota 50 *supra*.

⁶¹ En el párrafo 45 del documento A/CN.9/525 se señalaba que se había pedido a la Secretaría que, al redactar el futuro proyecto de disposición, tuviera en cuenta las sugerencias, opiniones y preocupaciones mencionadas en los párrafos 38 a 44 del mismo documento. Prevaleció la opinión, recogida en el párrafo 39, de que debía mantenerse esta disposición. En el presente texto se ha intentado tener en cuenta las observaciones y sugerencias formuladas por el Grupo de Trabajo y señaladas en los párrafos 40 a 43 del documento A/CN.9/525.

⁶² En el párrafo 42 del documento A/CN.9/525 se hacía referencia a la preocupación por el hecho de que la parte introductoria del apartado 6.1.3 (ahora párrafo 2) no regulaba suficientemente los casos en que el porteador demostrara la existencia de uno de los hechos enumerados en el apartado 6.3.1 (ahora párrafo 2), pero en que al mismo tiempo hubiera indicios de que el buque no reunía las condiciones técnicas para navegar. Véanse también las observaciones referentes al párrafo 6.1 (ahora artículo 14), recogidas en la nota 59 *supra*.

⁶³ En el párrafo 42 del documento A/CN.9/525 se sugirió que se agregara a la disposición la palabra “sólo”, particularmente si los hechos enumerados se trataban como exoneraciones.

originado [ni ha contribuido a originar]⁶⁴ esa pérdida, ese daño o ese retraso]⁶⁵. [el porteador no será responsable de tal pérdida, daño o retraso, salvo si se demuestra su culpa o la culpa de una parte ejecutante].⁶⁶

a) ~~ii)~~ [Fuerza mayor], guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos civiles;

b) ~~iii)~~ restricciones de cuarentena; injerencia de gobiernos, dirigentes de autoridades públicas, o particulares [incluida la injerencia por proceso jurídico o en virtud de él] o impedimentos creados por las autoridades o personas mencionadas;

c) ~~iii)~~ acto u omisión del porteador, de la parte controladora o del consignatario;

d) ~~iv)~~ huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción voluntaria del ritmo laboral;

[v) ... ⁶⁷];

e) ~~vi)~~ pérdida de volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que se deba a calidad, defecto o tara inherentes de las mercancías;

f) ~~vii)~~ insuficiencia o estado defectuoso del embalaje o del marcado;

g) ~~viii)~~ defectos ocultos que escapan a una diligencia razonable;

h) ~~ix)~~ manipulación, carga, estibado o descarga de las mercancías por el cargador, la parte controladora o el consignatario o en su nombre;

i) ~~x)~~ actos del porteador o de una parte ejecutante de conformidad con las facultades conferidas por los artículos 12 5-3 y 13 2) 5-5 cuando las mercancías se hayan convertido en un peligro para personas, bienes o medio ambiente o hayan sido sacrificadas;

[xi) ... ⁶⁸];

Variante B de los párrafos 1 y 2

1. El porteador quedará exonerado de responsabilidad si demuestra que:

i) ha cumplido con sus obligaciones en virtud del artículo 13.1 [o que su incumplimiento no ha sido la causa de la pérdida, del daño o del retraso [ni ha contribuido a tales hechos]⁶⁹]. y

⁶⁴ En el párrafo 42 del documento A/CN.9/525 se sugirió que se suprimieran las palabras “ni ha contribuido a originar”, en particular, también, cuando los hechos enumerados se trataban como exoneraciones.

⁶⁵ Ésta es la primera variante basada en el “régimen de la presunción”, sugerido en los párrafos 41 y 42 del documento A/CN.9/525.

⁶⁶ Como se señalaba en el párrafo 41 del documento A/CN.9/525, ésta es la segunda opción, basada en el régimen tradicional de la exoneración, pero sujeta a la presentación de la prueba de la culpa del porteador.

⁶⁷ Disposición trasladada al nuevo capítulo 6 bajo el título “Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”. Véase la nota 50 *supra*.

⁶⁸ Disposición trasladada al nuevo capítulo 6 bajo el título “Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”. Véase la nota 50 *supra*.

⁶⁹ Véase la nota 64 *supra*.

ii) ni él ni sus empleados o representantes han tenido la culpa de la pérdida, del daño o del retraso [ni han contribuido a tales hechos]⁷⁰, o que

la pérdida, el daño o el retraso se han debido a uno de los siguientes hechos:

a) ~~i)~~ [Fuerza mayor], guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos civiles;

b) ~~ii)~~ restricciones de cuarentena; injerencia de gobiernos, dirigentes de autoridades públicas, o particulares [incluida la injerencia por proceso jurídico o en virtud de él] o impedimentos creados por las autoridades o personas mencionadas;

c) ~~iii)~~ acto u omisión del porteador, de la parte controladora o del consignatario;

d) ~~iv)~~ huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción voluntaria del ritmo laboral;

[v) ... ⁷¹];

e) ~~vi)~~ pérdida de volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que se deba a calidad, defecto o tara inherentes de las mercancías;

f) ~~vii)~~ insuficiencia o estado defectuoso del embalaje o del marcado;

g) ~~viii)~~ defectos ocultos que escapen a una diligencia razonable;

h) ~~ix)~~ manipulación, carga, estibado o descarga de las mercancías por el cargador, la parte controladora o el consignatario o en su nombre;

i) ~~x)~~ actos del porteador o de una parte ejecutante de conformidad con las facultades conferidas por los artículos 12 5-3 y 13 2) 5-5 cuando las mercancías se hayan convertido en un peligro para personas, bienes o medio ambiente o hayan sido sacrificadas;

[xi) ... ⁷²];

No obstante, el porteador será responsable de la pérdida, del daño o del retraso si el cargador demuestra que el porteador o sus empleados o representantes han tenido la culpa de tal pérdida, daño o retraso [o han contribuido a esos hechos]⁷³.

Variante C de los párrafos 1 y 2

1. El porteador ~~es~~ será responsable de la pérdida derivada de pérdida de las mercancías, o del daño sufrido por ellas, así como del retraso en su entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período de responsabilidad del porteador según se define en el capítulo 3 artículo 4.

2. El porteador quedará exonerado de su responsabilidad en virtud del párrafo 1 si demuestra que ni él ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 15 3)

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Disposición trasladada al nuevo capítulo 6 bajo el título “Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”. Véase la nota 50 *supra*.

⁷² Disposición trasladada al nuevo capítulo 6 bajo el título “Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”. Véase la nota 50 *supra*.

⁷³ Véase la nota 64 *supra*.

~~6.3.2 a)~~ han tenido la culpa de la pérdida, del daño o del retraso [ni han contribuido a tales hechos].⁷⁴

2.bis Se presumirá que ni el porteador ni ninguna otra persona mencionada en el artículo 15 3) han tenido la culpa de la pérdida, del daño o del retraso si el porteador demuestra que la pérdida de las mercancías o el daño sufrido por ellas o el retraso en su entrega se han debido [sólo]⁷⁵ a uno de los siguientes hechos:

a) ~~ii)~~ [Fuerza mayor], guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos civiles;

b) ~~ii)~~ restricciones de cuarentena; injerencia de gobiernos, dirigentes de autoridades públicas, o particulares [incluida la injerencia por proceso jurídico o en virtud de él] o impedimentos creados por tales autoridades o personas;

c) ~~iii)~~ acto u omisión del porteador, de la parte controladora o del consignatario;

d) ~~iv)~~ huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción voluntaria del ritmo laboral;

[v) ... ⁷⁶;]

e) ~~v)~~ pérdida de volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que se deba a calidad, defecto o tara inherentes de las mercancías;

f) ~~vi)~~ insuficiencia o estado defectuoso del embalaje o del marcado;

g) ~~vii)~~ defectos ocultos que escapen a una diligencia razonable;

h) ~~ix)~~ manipulación, carga, estibado o descarga de las mercancías por el cargador, la parte controladora o el consignatario o en su nombre;

i) ~~x)~~ actos del porteador o de una parte ejecutante de conformidad con las facultades conferidas por los artículos 12 5-3 y 13 2) 5-5 cuando las mercancías se hayan convertido en un peligro para personas, bienes o medio ambiente o hayan sido sacrificadas;

[xi) ... ⁷⁷;]

La presunción quedará rebatida si el demandante demuestra que la pérdida, el daño o el retraso se debieron a la culpa del porteador o de cualquier otra persona mencionada en el artículo 15 3). Además, la presunción quedará rebatida si el demandante demuestra que la pérdida, el daño o el retraso se debieron a uno de los motivos enunciados en los apartados a), b) o c) del párrafo 1) del artículo 13. No obstante, en tal caso, el porteador quedará exonerado de responsabilidad si demuestra haber cumplido la obligación enunciada en el artículo 13.

⁷⁴ Véase la nota 64 *supra*.

⁷⁵ Véase la nota 63 *supra*.

⁷⁶ Disposición trasladada al nuevo capítulo 6 bajo el título “Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”. Véase la nota 50 *supra*.

⁷⁷ Disposición trasladada al nuevo capítulo 6 bajo el título “Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”. Véase la nota 50 *supra*.

~~3. 6.1.4 [Si la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se deben en parte a un incidente⁷⁸ del cual el porteador no es responsable y en parte a un incidente del cual el porteador es responsable, el porteador será totalmente responsable de la pérdida, del daño o del retraso en la entrega, salvo si demuestra que una parte concreta de la pérdida ha sido originada por un incidente del cual no es responsable.]~~

~~[Si la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se deben en parte a un incidente del cual el porteador no es responsable y en parte a un incidente del cual el porteador es responsable, el porteador~~

~~a) — será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega en la medida en que la parte que recabe la indemnización por la pérdida, el daño o el retraso demuestre que se ha debido a uno o más incidentes de los cuales es responsable el porteador; y~~

~~b) — no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega en la medida en que el porteador demuestre que es atribuible a uno o más incidentes respecto de los cuales el porteador no es responsable.~~

~~Si no hay factores que permitan efectuar la distribución general, el porteador será responsable de la mitad de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega.]⁷⁹~~

[6.2 Cálculo de la indemnización⁸⁰]

⁷⁸ Como se observaba en el párrafo 55 del documento A/CN.9/525, se señaló la índole ambigua del término “incidente” y se preguntó si se refería únicamente a “causa” y si cabía limitar su alcance a la lista de presunciones enunciada en el apartado 6.1.3 (ahora párrafo 2).

⁷⁹ El texto que se ha suprimido figuraba como segunda variante en el primer anteproyecto de instrumento. Tal como se señalaba en el párrafo 56 del documento A/CN.9/525, la primera variante fue la que obtuvo un apoyo más firme del Grupo de Trabajo, por lo que se decidió mantener sólo esa variante en el proyecto de instrumento a fin de proseguir las deliberaciones al respecto en una etapa ulterior. Sin embargo, el Grupo de Trabajo decidió mantener la segunda variante en una nota o en las observaciones relativas al proyecto de texto a fin de poder reexaminarla ulteriormente. Su texto era el siguiente:

[Si la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se deben en parte a un incidente del cual el porteador no es responsable y en parte a un incidente del cual el porteador es responsable, el porteador

a) será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega en la medida en que la parte que recabe la indemnización por la pérdida, el daño o el retraso demuestre que se ha debido a uno o más incidentes de los cuales es responsable el porteador; y

b) no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega en la medida en que el porteador demuestre que es atribuible a uno o más incidentes respecto de los cuales el porteador no es responsable.

Si no hay factores que permitan efectuar la distribución general, el porteador será responsable de la mitad de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega.]

⁸⁰ Tal como se sugería en el párrafo 60 del documento A/CN.9/525, el párrafo 6.2 (ahora artículo 17) se ha insertado después del párrafo 6.4 (ahora artículo 16) a fin de que quede más clara su relación con el párrafo 6.7 (ahora artículo 18).

Artículo 15. 6.3 Responsabilidad de las partes ejecutantes⁸¹

- ⁸¹ a) Tal como se señalaba en el párrafo 64 del documento A/CN.9/525, se convino en retener el párrafo 6.3 (ahora artículo 15), a reserva de que se revisara su texto para tener en cuenta las inquietudes expresadas y de que se estudiara la conveniencia de introducir algún otro cambio si el instrumento final fuera aplicable al transporte de puerta a puerta.
- A continuación se analizan las “inquietudes” resumidas en el párrafo 64, a fin de determinar cuáles pueden tenerse en cuenta en la preparación de un texto revisado.
- b) Se expresó preocupación por el hecho novedoso de que se regularan las partes ejecutantes, con lo cual se creaba un derecho a demandar directamente a una parte con la que los propietarios del cargamento no tuvieran ninguna relación contractual. Se argumentó con énfasis que debía eliminarse esta innovación, pues podía ser fuente de graves problemas en la práctica. Se expresó desacuerdo respecto de la frase del párrafo 94 del documento A/CN.9/WG.III/WP.21 según la cual no cabía demandar daños extracontractuales o civiles frente a una parte ejecutante. Se adujo, a este respecto, que la responsabilidad de una parte ejecutante por todo daño extracontractual o civil era un asunto de derecho interno que el presente instrumento no intentaba abordar. Dado que el Grupo de Trabajo decidió retener esta disposición, no pueden tomarse en consideración estas inquietudes.
- c) Se observó asimismo que no se indicaban claramente las condiciones en las que se exigiría responsabilidad a la parte ejecutante. Se dijo que aun cuando pareciera que la pérdida o daño había de ser “localizada” o imputada a una operación de la parte ejecutante (es decir, que la pérdida o el daño tenía que haberse producido estando las mercancías bajo la custodia de la parte ejecutante), no se indicaba claramente por cuenta de quién correría la carga de la prueba a este respecto. Se observó que cabía interpretar el texto en el sentido de que exigía a la parte ejecutante que demostrara que la pérdida o el daño se produjo en un momento en que las mercancías no estaban bajo su custodia. La carga de la prueba debería correr por cuenta del demandante, y así debería constar en el texto. Para paliar este problema se sugirió una variante del texto del apartado 6.3.1 a) (ahora artículo 15 1)).
- d) Se advirtió además que, si bien el apartado 6.3.4 (ahora artículo 15 6)) imponía una responsabilidad mancomunada y solidaria, no indicaba cuál sería la vía de recurso o de repetición entre las partes. Sobre este punto surgía una especial ambigüedad, al no existir necesariamente una relación contractual entre las partes interesadas. Aun así, se considera que tal vez sea preferible no regular las vías de recurso entre las partes con responsabilidad mancomunada y solidaria. Esto no se hizo en las Reglas de La Haya-Visby (artículo 4 *bis*) ni en las Reglas de Hamburgo (artículo 7).
- e) Por estas razones, en el párrafo 64 del documento A/CN.9/525 se sugirió que se suprimieran el párrafo 6.3 (ahora artículo 15) y la definición de “parte ejecutante” en el proyecto de artículo 1, o que se aclarara su significado a fin de restringir su alcance al porteador ejecutante que se encargara “materialmente” de alguna operación. Se apoyó que se limitara el alcance del párrafo 6.3 (ahora artículo 15) al aspecto “material” o físico de las operaciones de las partes ejecutantes. A este respecto se sugirió que se suprimieran las palabras “o se compromete a ejecutar” en el inciso 6.3.2 a) ii) (ahora párrafo 3 b)). Ahora bien, dado que en la definición de “parte ejecutante” en el párrafo 1.17 (ahora párrafo 1 e)) del proyecto de instrumento, se afirma claramente que es una persona que ejecuta físicamente alguna de las responsabilidades del porteador, no parece necesario modificar esta disposición.
- f) Conviene señalar que en los párrafos 251 a 255 del documento A/CN.9/526, al examinar el ámbito de aplicación del instrumento, el Grupo de Trabajo también abordó la cuestión del tratamiento de las partes ejecutantes. Concretamente, en el párrafo 256, se observa que hubo convergencia de opiniones respecto de la importancia que tenía la cuestión del tratamiento de las partes ejecutantes en el proyecto de instrumento, puesto que condicionaría el instrumento entero y podría ayudar a resolver otros problemas, como la inclusión del derecho interno imperativo en el apartado 4.2.1 (ahora artículo 8). Dado que se esperaba una propuesta escrita matizada sobre esta cuestión, no se pudo adoptar en esa etapa ninguna decisión clara, ya fuera provisional o definitiva. Esa propuesta se ha presentado ahora en el documento A/CN.9/WG.III/WP.34. El Grupo de Trabajo tal vez desee abordar, a la luz de esta propuesta, la cuestión del tratamiento de las partes ejecutantes, así como las demás cuestiones tratadas en el documento.

~~1.6.3.1~~ a)Variante A del párrafo 1⁸²

Toda parte ejecutante quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador en virtud del presente instrumento, y tendrá derecho a ejercer los derechos y a disfrutar de las inmunidades que dicho instrumento confiere al porteador ~~a) i)~~ durante el período en el que tenga la custodia de las mercancías; y ~~b) ii)~~ en cualquier otro momento, en la medida en que esté participando en la realización de cualquiera de las actividades previstas por el contrato de transporte.

Variante B del párrafo 1

Toda parte ejecutante será responsable de la pérdida ocasionada por la pérdida de las mercancías, los daños sufridos por ellas o el retraso en su entrega, siempre y cuando el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso se haya producido:

~~a) i)~~ durante el período en el que las mercancías hayan estado bajo su custodia; ~~o~~

~~b) ii)~~ en cualquier otro momento, en la medida en que esté participando en la realización de cualquiera de las actividades previstas por el contrato de transporte, siempre y cuando la pérdida, el daño o el retraso se hayan producido durante la realización de tales actividades.

Las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador en virtud del presente instrumento y los derechos e inmunidades que le confiere dicho instrumento serán aplicables respecto de las partes ejecutantes.

~~2. b)~~ Si el porteador conviene en asumir responsabilidades diferentes de las que recaen en él en virtud del presente instrumento, o conviene en que su responsabilidad por el retraso en la entrega de las mercancías, por su pérdida o por el daño sufrido por ellas, o su responsabilidad en relación con las mercancías, será superior a los límites fijados en los artículos ~~16 2) 6.4.2, 24 4) 6.6.4, y 18 6.7,~~ una parte ejecutante no ~~queda quedará~~ obligada por ese acuerdo, a menos que la parte ejecutante convenga expresamente en aceptar dichas responsabilidades o dichos límites.

~~3. 6.3.2~~ ~~a)~~ A reserva de lo dispuesto en el ~~artículo párrafo 5 6.3.3,~~ el porteador ~~es~~ será responsable de los actos y omisiones de

~~a) i)~~ cualquier parte ejecutante, y

~~b) ii)~~ cualquier otra persona, con inclusión de subcontratistas y representantes de una parte ejecutante, que ejecute o se comprometa a ejecutar cualquiera de las responsabilidades del porteador en virtud del contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a petición del porteador o bajo la supervisión o el control de éste, como si dichos actos u omisiones fueran sus propios actos u omisiones. ~~Un~~ El porteador será responsable en virtud de la presente disposición sólo cuando el acto u omisión de la persona de que se trate entre en el ámbito de su contrato, empleo o mandato de representación.

~~4. b)~~ A reserva de lo dispuesto en el ~~artículo párrafo 5 6.3.3,~~ toda parte ejecutante ~~es~~ será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la

⁸² La variante A del párrafo 1 se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

que haya delegado la realización de cualquiera de las responsabilidades del porteador en virtud del contrato de transporte, incluidos sus subcontratistas, empleados y representantes, como si dichos actos u omisiones fueran los suyos propios. La parte ejecutante sólo será responsable en virtud de la presente disposición cuando el acto o la omisión de la persona de que se trate entre en el ámbito de su contrato, empleo, o mandato de representación.⁸³

~~5. 6.3.3~~ Si se entabla una acción contra una persona mencionada en ~~el artículo los párrafos 3 y 4~~ ~~6.3.2~~ que no sea el porteador, dicha persona tendrá derecho a beneficiarse de las excepciones y limitaciones de responsabilidad de que goce el porteador en virtud del presente instrumento, si prueba que ha obrado en el marco de su contrato, de su empleo o de su mandato de representación.

~~6. 6.3.4~~ Si la responsabilidad por la pérdida de las mercancías, el daño sufrido por éstas o el retraso en su entrega recae en más de una persona, esta responsabilidad será mancomunada y solidaria pero quedará limitada por lo dispuesto en los artículos ~~16 6.4, 24 6.6 y 18 6.7~~.

~~7. 6.3.5~~ Sin perjuicio ~~de lo dispuesto en el~~ del artículo ~~19 6.8~~, la responsabilidad acumulada de todas esas personas no excederá de los límites generales de responsabilidad enunciados en el presente instrumento.

Artículo 16. 6.4 Retraso⁸⁴

~~1. 6.4.1~~ Se considerará que hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se entreguen en el lugar de destino estipulado en el contrato dentro del plazo que se haya convenido expresamente [o, de no haber habido tal acuerdo, dentro del plazo que sería razonable esperar de un porteador diligente, teniendo en cuenta los términos del contrato, las características del transporte y las circunstancias del viaje].

~~2. 6.4.2~~ Si el retraso en la entrega origina pérdidas que no se derivan de las pérdidas o los daños de las mercancías transportadas y que, por tanto, no están abarcadas por el artículo ~~17 6.2~~, la suma pagadera a título de indemnización por dichas pérdidas ~~queda~~ quedará limitada a una cantidad equivalente a [... veces el flete pagadero por las mercancías retrasadas]. La suma total pagadera en virtud de la presente disposición y del artículo ~~18 1) 6.7.1~~ no excederá del límite que se fijaría en relación el artículo ~~18 1) 6.7.1~~ para la pérdida total de las mercancías de que se trate.

[6.5 Desviación⁸⁵]

⁸³ Corrección efectuada para ajustar la disposición a los términos del apartado 6.3.2 a) y 6.3.3 (ahora párrafos 3, 4 y 5).

⁸⁴ Conforme a lo señalado en el párrafo 70 del documento A/CN.9/525, el Grupo de Trabajo convino en mantener el texto actual del párrafo 6.4 (ahora artículo 16) para seguirlo examinando en una etapa ulterior.

⁸⁵ Disposición trasladada al nuevo capítulo 6 bajo el título “Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”. Véase la nota 50 *supra*.

[6.6 Carga en cubierta⁸⁶]Artículo 17. 6.2 Cálculo de la indemnización⁸⁷

~~1. 6.2.1~~ Cuando el porteador sea responsable de la pérdida de las mercancías o del daño sufrido por éstas ~~A reserva del artículo 18 6.7~~⁸⁸, la indemnización que ~~proceda~~ deba abonar el porteador en concepto de pérdida de mercancías o de los daños sufridos por éstas se calculará por referencia al valor de las mercancías en el lugar y el momento de la entrega según el contrato de transporte.

~~2. 6.2.2~~ El valor de las mercancías se fijará según su precio en bolsa o, si dicho precio no existiera, según su precio en el mercado o, si no hubiera precio en bolsa ni precio en el mercado, por referencia al valor normal de las mercancías del mismo tipo y de la misma calidad en el lugar de entrega.

~~3. 6.2.3~~ En caso de que las mercancías se pierdan o sufran daños ~~y con excepción de lo que se dispone en el artículo 16.6.4~~⁸⁹, el porteador no será responsable del pago de ninguna indemnización que no sea la prevista en los ~~artículos párrafos 1 y 2 6.2.1 y 6.2.2~~, salvo cuando el porteador y el cargador hayan convenido en calcular la indemnización de un modo diferente ateniéndose a los límites del artículo 88⁹⁰.

Artículo 18. 6.7 Límites de la responsabilidad⁹¹

~~1. 6.7.1~~ A reserva de lo dispuesto en el artículo ~~16.2) 6.4.2~~, la responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño o en relación con las mercancías quedará limitada a [...] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de transporte, o a [...] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta

⁸⁶ Disposición trasladada al nuevo capítulo 6 bajo el título “Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar [o por otras aguas navegables]”. Véase la nota 50 *supra*.

⁸⁷ Véase la nota 80 *supra*.

⁸⁸ En el párrafo 60 del documento A/CN.9/525 se sugirió que se estableciera un nexo entre las disposiciones relativas al cálculo de la indemnización y las referentes a los límites de la responsabilidad.

⁸⁹ Las palabras suprimidas no parecen necesarias, dado que el párrafo 6.4 (ahora artículo 16) regula únicamente las pérdidas financieras.

⁹⁰ Conforme a los párrafos 57 a 59 del documento A/CN.9/525, esta frase tenía la finalidad de enunciar una disposición por la que se normalizara el método de cálculo de la indemnización y que tuviera en cuenta la intención de las partes expresada en el contrato de transporte. Tal como se señalaba en el párrafo 58 de dicho documento, la cuestión de si los daños indirectos debían o no incluirse en el importe de la indemnización pagadera dependía de la intención de las partes.

⁹¹ En el párrafo 85 del documento A/CN.9/525 se indicaba que el Grupo de Trabajo había decidido mantener en el proyecto de instrumento la totalidad del texto del párrafo 6.7 (ahora artículo 18) para seguir debatiéndolo en una etapa ulterior.

Durante el 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo se examinó la cuestión del ámbito de aplicación del instrumento y, paralelamente a este debate, se abordó también la cuestión de los límites de la responsabilidad. Como se señalaba en los párrafos 257 a 263 del documento A/CN.9/526 se formularon varias sugerencias respecto de los límites de la responsabilidad, pero en esa etapa no se dieron instrucciones a la Secretaría. No obstante, en el párrafo 257 de dicho documento se respaldaron ampliamente las sugerencias formuladas en el sentido de que no debía intentarse llegar a un acuerdo sobre la cuantía específica de los límites de responsabilidad con arreglo a esta disposición en aquella etapa del debate; del mismo modo, se apoyó ampliamente la idea de que en el proyecto de instrumento se estableciera un procedimiento de enmienda rápido para el límite de la responsabilidad.

última cantidad es superior, excepto cuando la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de su expedición y se hayan consignado en los datos del contrato, ~~fo cuando el porteador y el cargador hayan convenido en una suma que rebase el límite de la responsabilidad fijado en el presente artículo.~~⁹²

~~[2. 6.7.1bis~~ No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 ~~6.7.1~~, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o resultaron dañadas durante el transporte marítimo o durante la etapa de transporte anterior o posterior al tramo marítimo, se aplicará el máximo límite de responsabilidad previsto en las disposiciones imperativas internacionales y nacionales que rijan los distintos tramos del transporte.]⁹³

3. 6.7.2 Cuando las mercancías se transporten en un contenedor o sobre un contenedor, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como bultos expedidos en dicho contenedor o encima de él, serán considerados bultos o unidades de carga. Si no se han enumerado de la manera indicada, las mercancías transportadas en el contenedor o sobre él serán consideradas como una unidad de carga.

4. 6.7.3 La unidad de cuenta a que se refiere el presente artículo es el Derecho Especial de Giro, tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo se convertirán a la moneda

⁹² En el párrafo 259 del documento A/CN.9/526 se indicaba que el Grupo de Trabajo recordó que la frase final del apartado 6.7.1 (ahora párrafo 1) se había colocado entre corchetes en espera de que se decidiera si toda disposición imperativa debía serlo unilateral o bilateralmente, y que el Grupo de Trabajo había convenido provisionalmente en eliminar los corchetes de la disposición. El Grupo de Trabajo tal vez desee también examinar la siguiente variante del párrafo 1: “A reserva de lo dispuesto en el artículo ~~16 2) 6.4.2~~, la responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño o en relación con las mercancías quedará limitada a [...] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de transporte, o a [...] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta última cantidad es superior, ~~excepto~~ No obstante, cuando la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de su expedición y se hayan consignado en los datos del contrato, ~~fo cuando el porteador y el cargador hayan convenido en una suma que rebase el límite de la responsabilidad fijado en el presente artículo~~, la indemnización pagadera se limitará a dicha suma.” El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que las últimas palabras agregadas a esta variante deberían reexaminarse en función del artículo 88, pues podían resultar innecesarias de adoptarse dicho artículo. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el método que deberá emplearse para determinar una suma, posiblemente recurriendo a estadísticas.

⁹³ Además, al examinarse la cuestión del tratamiento de los daños no localizados, en el párrafo 264 del documento A/CN.9/526 se formuló la propuesta, aprobada por el Grupo de Trabajo en el párrafo 267, de insertar entre corchetes este nuevo párrafo después del apartado 6.7.1 (ahora párrafo 1). Este nuevo texto propuesto y aprobado figura ahora como párrafo 2. A continuación se presentan distintas variantes del párrafo 2: “No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o resultaron dañadas durante el transporte marítimo o durante [la etapa de transporte anterior o posterior al tramo marítimo][cualquiera de los periodos mencionados en el artículo 8 1) a) y b)], se aplicará el máximo límite de responsabilidad [previsto en las disposiciones imperativas internacionales [y nacionales] que rijan los distintos tramos del transporte][previsto en todo convenio internacional [o en toda ley nacional] que pueda ser aplicable conforme al artículo 8][que habría regido cualquier contrato celebrado entre las partes para cada una de las etapas del transporte que se efectuara por un determinado modo de transporte][que habría sido aplicable de haberse celebrado un contrato específico para ese modo de transporte].”

nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo judicial o en la fecha acordada por las partes. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de valoración aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

Artículo 19. ~~6-8~~ Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad

Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo ~~15 3)~~ y 4) ~~6.3-2 tienen~~ tendrán derecho a limitar su responsabilidad con arreglo a los artículos ~~[16 2) 6.4-2,]~~ 24 4) ~~6-6-4,~~ y ~~18 6-7~~ del presente instrumento, [o según se estipule en el contrato de transporte,] si el demandante prueba que [el retraso en la entrega de,] la pérdida de las mercancías o el daño sufrido por éstas o relacionado con dichas mercancías han sido resultado de un acto u omisión [personal]⁹⁴ de la persona que reclame un derecho de limitación con la intención de causar dicha pérdida o daño, o imprudentemente y a sabiendas de que con su acto u omisión sobrevendría probablemente tal pérdida o daño.

Artículo 20. ~~6-9~~ Notificación en caso de pérdida, daño o retraso

~~1. 6-9-1~~ A menos que se pruebe lo contrario, se presumirá que el porteador ha entregado las mercancías según las describían los datos del contrato si ~~[el consignatario]~~ no ha notificado⁹⁵ al porteador o a la parte ejecutante que entregó las mercancías la pérdida o el daño sufrido por las mercancías [o el daño relacionado con ellas]⁹⁶, indicando la naturaleza general de la pérdida o del daño [o si no se ha hecho tal notificación en nombre del consignatario]⁹⁷, antes del momento de la entrega o en dicho momento, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, [en el plazo de tres días laborables] [en un plazo razonable] [en un plazo de ... días laborables]

⁹⁴ Como se señalaba en el párrafo 92 del documento A/CN.9/525, durante el debate inicial sobre esta disposición el Grupo de Trabajo tomó nota de las observaciones y sugerencias formuladas y decidió mantener en el proyecto de instrumento el texto del párrafo 6.8 (ahora artículo 19) para seguir examinándolo en una etapa posterior. No obstante, como se observaba en los párrafos 260 y 261 del documento A/CN.9/526, tras un debate sobre la referencia a “acto u omisión personal” de la persona que reclama el derecho a limitar la responsabilidad, el Grupo de Trabajo decidió que la palabra “personal” figurara entre corchetes a fin de proseguir el debate en una etapa ulterior.

⁹⁵ En el párrafo 94 del documento A/CN.9/525 se pidió a la Secretaría que, al revisar el texto, tuviera en cuenta el amplio apoyo de que había sido objeto el concepto de notificación escrita y la necesidad de dar cabida en el texto a las comunicaciones electrónicas. El párrafo 2.3 (ahora artículo 5) del proyecto de instrumento dispone que la notificación prevista en el apartado 6.9.1 (ahora párrafo 1) y en otras disposiciones podrá hacerse por medio de comunicaciones electrónicas; en los demás casos, deberá hacerse por escrito.

⁹⁶ Conforme a las observaciones que figuran en el párrafo 97 del documento A/CN.9/525, las palabras “o el daño relacionado con las mercancías” se han colocado entre corchetes y se ha agregado una referencia al hecho de que la notificación podrá ser efectuada por el consignatario o en su nombre. Es posible que estas observaciones no hayan recibido un apoyo suficiente.

⁹⁷ Ibid.

en el lugar de la entrega] [en un plazo de ... días consecutivos]⁹⁸ después de la entrega de las mercancías. No se requerirá dicha notificación en caso de pérdida o de daño que se hayan determinado en una inspección conjunta⁹⁹ de las mercancías, llevada a cabo por el consignatario y el porteador o la parte ejecutante respecto de quién se haya alegado que es responsable.

~~2. 6.9.2 No procede abonar~~ No se abonará indemnización alguna con arreglo al artículo ~~16 6.4~~, a menos que se haya notificado la pérdida¹⁰⁰ a la persona a la que se impute la responsabilidad en el plazo de 21 días consecutivos a partir de la entrega de las mercancías.

~~3. 6.9.3~~ Cuando la notificación mencionada en el presente capítulo se dé a la parte ejecutante que entregó las mercancías, surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y la notificación dada al porteador surtirá el mismo efecto que una notificación dada a la parte ejecutante que entregó las mercancías.

~~4. 6.9.4~~ En caso de pérdida o daño efectivos o temidos, cada una de las partes en la reclamación o controversia deberá dar a las otras partes todas las facilidades razonables para inspeccionar y tasar las mercancías y [para] [deberá] darles acceso a los expedientes y documentos relativos al transporte de las mercancías.¹⁰¹

Artículo 21. ~~6.10~~ Reclamaciones extracontractuales

Las disposiciones sobre excepciones y límites de la responsabilidad que se enuncian en el presente instrumento y las responsabilidades que impone se aplicarán a toda acción entablada contra el porteador o una parte ejecutante por pérdida o daño de las mercancías o por daño relacionado con las mercancías, amparada por un contrato de transporte, y por retraso en la entrega de dichas mercancías¹⁰², tanto si la acción se basa en un contrato como si se trata de un daño extracontractual o de otro tipo.

⁹⁸ En el párrafo 95 del documento A/CN.9/525 se pidió a la Secretaría que se colocaran entre corchetes las palabras “en el plazo de tres días laborables”, junto con otras posibles variantes.

⁹⁹ En el párrafo 96 del documento A/CN.9/525 se sostuvo que la expresión “inspección concurrente” o “*inspection contradictoire*” podría ser más apropiada en un contexto de derecho civil.

¹⁰⁰ El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse la necesidad de agregar al texto una referencia para indicar que por pérdida deberá entenderse únicamente la pérdida ocasionada por un retraso.

¹⁰¹ En el párrafo 100 del documento A/CN.9/525 se señalaba que la disposición debería contener también una referencia a la obligación de dar acceso a los expedientes y documentos relativos al transporte de las mercancías. Entre corchetes figuran dos variantes: la primera prevé la obligación de dar “facilidades razonables”; la segunda variante es independiente y está desvinculada del concepto de razonabilidad.

¹⁰² En el párrafo 102 del documento A/CN.9/525 se señalaba el amplio apoyo que había recibido la sugerencia de incluir en la disposición una referencia al retraso en la entrega.

CAPÍTULO 6. DISPOSICIONES SUPLEMENTARIAS RELATIVAS
AL TRANSPORTE POR MAR [O POR OTRAS
AGUAS NAVEGABLES]¹⁰³

Artículo 22. Responsabilidad del porteador¹⁰⁴

Variante A¹⁰⁵

1. 6.1.2 [No obstante lo dispuesto en el artículo 14 1) ~~6.1.1~~, el porteador no ~~es~~ será responsable de la pérdida, del daño o del retraso derivados o resultantes de

a) ~~actos, negligencia o culpa del capitán, un marinero, el piloto u otros empleados del porteador en la navegación o la administración del buque;~~

~~— [b)~~ un incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa del porteador o con su conocimiento.]¹⁰⁶

2. 6.1.3 bis El artículo 14 será también aplicable en los siguientes supuestos:

a) ~~✕~~ salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar; y

[b) ✕] riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;]

¹⁰³ Tal como se observaba en la nota 50 *supra*, en vista del amplio apoyo que se expresó en el Grupo de Trabajo para que el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento fuera de puerta a puerta, y no de puerto a puerto (véase el párrafo 239 del documento A/CN.9/526), se consideró que, para la reestructuración del proyecto de instrumento, sería útil separar las disposiciones que fueran únicamente aplicables a los tramos marítimos. En consecuencia, se han reagrupado en el presente capítulo las siguientes disposiciones que inicialmente figuraban en el artículo 6 (ahora capítulo 5): el apartado 6.1.2 (ahora artículo 22) y las partes pertinentes del apartado 6.1.3 (ahora recogidas también en el artículo 22) en todo lo referente a la responsabilidad, el párrafo 6.5 (ahora artículo 23) referente a la desviación, y el párrafo 6.6 (ahora artículo 24) referente a la carga en cubierta.

¹⁰⁴ En caso de que se adopten las variantes B o C para los párrafos 1) y 2) del artículo 14, el Grupo de Trabajo tal vez desee reexaminar este artículo con miras a adoptar un criterio coherente en lo relativo a las presunciones de traspaso de responsabilidad.

¹⁰⁵ La variante A del artículo 22 se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

¹⁰⁶ Se ha suprimido el inciso a) del apartado 6.1.2 debido a que en los párrafos 35 y 36 del documento A/CN.9/525 se hacía constar la amplia coincidencia de pareceres en el sentido de que la eliminación de esta excepción en el régimen internacional del transporte marítimo de mercancías constituiría un paso importante hacia la modernización y armonización del derecho internacional del transporte. También se puso de relieve que esa medida podía revestir una importancia esencial en el contexto del establecimiento de reglas internacionales para el transporte de puerta a puerta. Según una opinión similar, si bien era probablemente inevitable suprimir la excepción general basada en el error de navegación, convendría mantener el inciso a) entre corchetes, en espera de que se adoptara ulteriormente una decisión definitiva sobre lo que se entendía por “conjunto de medidas de responsabilidad” (es decir, los diversos aspectos del régimen de la responsabilidad aplicables a las diversas partes interesadas). No obstante, tras el debate, el Grupo de Trabajo decidió suprimir el inciso a). El inciso 6.1.2 b) (ahora artículo 22 1)) se mantuvo entre corchetes conforme a la decisión del Grupo de Trabajo recogida en el párrafo 37 del documento A/CN.9/525.

En el párrafo 43 del documento A/CN.9/525 se señaló la sugerencia de que en caso de que se decidiera mantener en el texto el supuesto del incendio del buque, se trasladara esa disposición del apartado 6.1.2 al apartado 6.1.3 (ambos figuran ahora en el artículo 22). Este cambio se ha efectuado en la variante A), pero no en la variante B).

Variante B

6.1.2 ~~[No obstante lo dispuesto en el artículo 14.1) 6.1.1, el porteador no es~~ será responsable de la pérdida, el daño o el retraso derivados o resultantes de

a) ~~actos, negligencia o culpa del capitán, un marinero, el piloto u otros empleados del porteador en la navegación o la administración del buque;~~

~~(b) un incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa o del porteador o con su conocimiento.]~~¹⁰⁷

6.1.3 ~~bis~~ El artículo 14 será también aplicable en los siguientes supuestos:

a) ~~✓~~ salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar;

~~(b) ✕~~ riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;] [y]

~~(c) ✕~~ incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa del porteador o con su conocimiento:]¹⁰⁸

Artículo 23. 6.5 Desviación

1. a) El porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que se origine a causa de una desviación¹⁰⁹ efectuada para salvar o intentar salvar vidas [o bienes]¹¹⁰ en el mar [, o por cualquier otra desviación [razonable]]¹¹¹.

2. b) Cuando en virtud de la legislación de un país una desviación constituya de por sí un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho incumplimiento sólo tendrá efecto en consonancia con ~~las disposiciones del~~ el presente instrumento.¹¹²

¹⁰⁷ Véase la nota 106 *supra*.

¹⁰⁸ En el párrafo 43 del documento A/CN.525 se señalaba que se había sugerido que en caso de que se mantuviera el supuesto del incendio, se trasladara del apartado 6.1.2 al apartado 6.1.3 (ahora artículo 22).

¹⁰⁹ El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si, como se propone en el párrafo 73 del documento A/CN.9/525, conviene insertar, a continuación de las palabras “que se origine a causa de una desviación”, las palabras “autorizada por el cargador o de una desviación”.

¹¹⁰ Conforme al párrafo 72 del documento A/CN.9/525, se han colocado entre corchetes las palabras “o bienes” debido a que hubo objeciones a que se previera también el salvamento de bienes.

¹¹¹ La referencia a cualquier otro desvío razonable se ha colocado entre corchetes ante las objeciones formuladas en el Grupo de Trabajo, según se indica en el párrafo 73 del documento A/CN.9/525. En el párrafo 72 del mismo documento se sugirió también que, en caso de bienes salvados gracias a una desviación, se pudiera destinar toda compensación monetaria obtenida por los bienes salvados a la indemnización de las pérdidas ocasionadas por el retraso.

¹¹² Otra posible variante del texto de este párrafo podría ser la siguiente: “Cuando en virtud de la legislación de un país una desviación constituya de por sí un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho incumplimiento no impediría al porteador o a la parte ejecutante invocar las excepciones o limitaciones previstas en el presente instrumento.” De adoptarse esta variante, el Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si es necesario mantener el párrafo 1 en el texto.

Artículo 24.6.6 Carga en cubierta¹¹³

1.6.6.1 Las mercancías sólo se podrán transportar en cubierta o sobre cubierta

a) ~~ii)~~ si la legislación o las normas administrativas o los reglamentos aplicables exigen que el transporte se efectúe de este modo, o

b) ~~ii)~~ si las mercancías se transportan en contenedores o sobre contenedores de cubiertas especialmente adaptadas para el transporte de dichos contenedores, o

c) ~~iii)~~ en los casos que no queden regulados por los apartados a) ~~i)~~ o b) ~~ii)~~ del presente artículo, si el transporte en cubierta está en consonancia con el contrato de transporte, o cumple las costumbres, los usos y las prácticas del ramo, o corresponde a otros usos o prácticas del ramo de que se trate.

2.6.6.2 Si las mercancías han sido transportadas de conformidad con lo dispuesto en ~~el artículo los párrafos 1 a) y c) 6.6.1 i) y iii)~~, el porteador ~~es~~ será responsable de la pérdida de dichas mercancías, del daño sufrido por éstas o del retraso en su entrega que se deban a los riesgos especiales que entrañe su transporte en cubierta. Si las mercancías se transportan en cubierta o sobre cubierta de conformidad con el ~~artículo párrafo 1 b) 6.6.1 ii)~~, el porteador ~~es~~ será responsable de la pérdida de dichas mercancías, del daño sufrido por ellas o del retraso en su entrega con arreglo a lo dispuesto en el presente instrumento, independientemente de que se transporten en cubierta o sobre cubierta. Si las mercancías se transportan en cubierta en casos diferentes de los permitidos en virtud del ~~artículo párrafo 1 6.6.1~~, el porteador ~~es~~ será responsable, con independencia ~~de las disposiciones~~ del artículo ~~14 6.1~~, de la pérdida de las mercancías, de los daños sufridos por éstas y del retraso en su entrega que sean exclusivamente consecuencia de su transporte en cubierta.

3.6.6.3 Si las mercancías se han expedido de conformidad con lo dispuesto en el ~~artículo párrafo 1 c) 6.6.1 iii)~~, el hecho de que determinadas mercancías se transporten en cubierta deberá hacerse constar en los datos del contrato. De lo contrario, recaerá en el porteador la carga de la prueba de que el transporte en cubierta cumple con lo dispuesto en el ~~artículo párrafo 1 c) 6.6.1 iii)~~ y, si se ha expedido un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable, el porteador no tendrá derecho a invocar dicha disposición contra un tercero que haya adquirido de buena fe dicho título de transporte negociable o dicho documento electrónico negociable.

4.6.6.4 Si el porteador es responsable en virtud del presente artículo ~~24.6.6~~ de la pérdida de las mercancías transportadas en cubierta, de los daños sufridos por éstas o del retraso en su entrega, su responsabilidad quedará limitada a lo que disponen los artículos ~~16.6.4~~ y ~~18.6.7~~; ahora bien, si el porteador y el cargador han convenido expresamente en que las mercancías se transporten bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho a limitar su responsabilidad por cualquier pérdida de mercancías o por cualquier daño sufrido por éstas que se deban exclusivamente al hecho de haber sido transportadas en cubierta.

¹¹³ Como se indicaba en el párrafo 80 del documento A/CN.9/525, el Grupo de Trabajo decidió mantener la estructura y el contenido actual del párrafo 6.6 (ahora artículo 24) en espera de proseguir su examen en una etapa ulterior. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que este artículo depende mucho de la definición de “contenedor”, que figura en el artículo 1 s).

CAPÍTULO 7. OBLIGACIONES DEL CARGADOR

Artículo 25

~~7.1~~—[A reserva de las estipulaciones del contrato de transporte,]¹¹⁴ el cargador entregará las mercancías preparadas para el transporte ~~y~~¹¹⁵ en un estado que les permita resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación, estibado, sujeción y afianzamiento, así como de descarga, y que no causen lesiones ni daños. En el caso de que las mercancías se entreguen en un contenedor o un remolque o encima de un contenedor o de un remolque y hayan sido embaladas por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y afianzar las mercancías en el contenedor o remolque o encima del contenedor o el remolque de forma que las mercancías resistan el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación y descarga del contenedor o del remolque, y que no causen lesiones ni daños.¹¹⁶

Artículo 26

~~7.2~~—El porteador proporcionará al cargador, previa petición de éste, la información de que tenga conocimiento y las instrucciones que sean razonablemente necesarias o importantes para que el cargador pueda cumplir sus obligaciones en virtud del artículo ~~25~~ ~~7.1~~¹¹⁷.

Artículo 27

~~7.3~~—El cargador proporcionará al porteador 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 la parte ejecutante;

¹¹⁴ Como se observaba en el párrafo 148 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo había convenido en colocar entre corchetes las palabras “A reserva de las estipulaciones del contrato de transporte”, en espera de nuevas consultas y debates sobre el alcance de la obligación del porteador y sobre su grado de autonomía contractual.

¹¹⁵ En los párrafos 145 y 148 del documento A/CN.9/510 se señalaba que el Grupo de Trabajo había convenido en suprimir la palabra “y”.

¹¹⁶ El Grupo de Trabajo tomó nota de la sugerencia formulada en el párrafo 148 del documento A/CN.9/510 de que se preparara una variante basada en los artículos 12, 13 y 17 de las Reglas de Hamburgo.

¹¹⁷ Como se señalaba en el párrafo 151 del documento A/CN.9/510, se expresaron algunas dudas sobre si era apropiado que este proyecto de disposición, que se centraba en las obligaciones del porteador, figurara en el capítulo relativo a las obligaciones del cargador. Sin embargo, se consideró que, en vista de la estrecha relación existente entre el proyecto de artículo 7.2 (ahora artículo 26) y las demás disposiciones del proyecto de capítulo 7 (ahora artículos 25 a 32), no era necesariamente inadecuado que el proyecto de disposición figurara en dicho capítulo. A reserva de las otras observaciones recogidas en los párrafos 149 a 151 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo decidió mantener el proyecto de disposición en el texto, con miras a examinar sus pormenores en un futuro período de sesiones (párrafo 152 del documento A/CN.9/510).

b) el cumplimiento de las normas, reglamentos y otros requisitos de las autoridades en relación con el transporte previsto, con inclusión de documentos, solicitudes y licencias relacionados con las mercancías;

c) la recopilación de los datos del contrato y la emisión de los títulos de transporte o de los documentos electrónicos, incluidos los datos mencionados en el artículo ~~34 1)~~ ~~8.2.4~~ b) y c), el nombre de la parte que va a ser identificada como cargador en los datos del contrato, y el nombre del consignatario o la orden de entrega, a menos que el cargador pueda suponer razonablemente que el porteador ya conoce esos datos¹¹⁸.

Artículo 28

~~7.4.~~ La información, las instrucciones y los documentos que el cargador y el porteador se entregan mutuamente en virtud de los artículos ~~26 7.2~~ y ~~27 7.3~~ deberán facilitarse oportunamente y deberán ser exactos y completos¹¹⁹.

Artículo 29

Variante A¹²⁰

~~[7.5~~ El cargador y el porteador son responsables¹²¹ cada uno respecto del otro, respecto del consignatario y respecto de la parte controladora por toda pérdida o daño que se deban a que una de las partes haya incumplido sus obligaciones respectivas en virtud de los artículos ~~26 7.2~~, ~~27 7.3~~, y ~~28 7.4.]~~¹²²

¹¹⁸ Como se observaba en el párrafo 153 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo aprobó el texto del párrafo 7.3 (ahora artículo 27), estimando que constituía una sólida base para proseguir el debate en una etapa ulterior.

¹¹⁹ Como se señalaba en el párrafo 154 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo convino en mantener esta disposición para reexaminarla ulteriormente.

¹²⁰ La variante A del artículo 29 se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

¹²¹ Como se observaba en el párrafo 156 del documento A/CN.9/510, se había expresado preocupación por el hecho de que el tipo de responsabilidad establecido en el párrafo 7.5 (ahora párrafo 1) era inadecuado, dado que las obligaciones establecidas en los párrafos 7.2, 7.3 y 7.4 (ahora artículos 26, 27 y 28) no eran absolutas y entrañaban apreciaciones subjetivas. Imponer una responsabilidad objetiva por el incumplimiento de lo que se describía como obligación flexible e imprecisa parecía excesivo a algunas delegaciones. También se sostuvo que el enunciado actual de la disposición era ambiguo y que no resultaba claro cuál sería su efecto en cuanto a la responsabilidad frente a un consignatario o una parte controladora ni si el porteador sería responsable frente a un consignatario cuando el cargador no proporcionase datos suficientes y viceversa.

¹²² En el párrafo 157 del documento A/CN.9/510 también se expresó inquietud por el hecho de que la disposición no preveía la situación en que el cargador y el porteador fueran responsables a la vez y debieran compartir la responsabilidad; también se argumentó que la disposición era ambigua, pues no resultaba claro qué se entendía por “pérdida o daño” al compararla, por ejemplo, con el párrafo 7.6 (ahora artículo 30), en el que se hablaba de “pérdida, daño o lesión”. En el párrafo 158 del documento A/CN.9/510 se señalaba que el Grupo de Trabajo había llegado a la conclusión de que el párrafo 7.5 (ahora artículo 29) debía colocarse entre corchetes, en espera de que fuera reexaminado teniendo en cuenta las preocupaciones y sugerencias mencionadas en los párrafos 156 y 157. Se pidió a la Secretaría que preparara un proyecto revisado con posibles variantes que tuvieran en cuenta las sugerencias formuladas. Al término del debate, el Grupo de Trabajo convino en general en que, en la revisión del proyecto de

Variante B

[1. El cargador será responsable frente al porteador, al consignatario y a la parte controladora por toda pérdida o daño [o lesión] que sean consecuencia del incumplimiento de las obligaciones que le imponen los artículos 27 y 28.

2. El porteador será responsable frente al cargador, al consignatario y a la parte controladora por toda pérdida o daño [o lesión] que sean consecuencia del incumplimiento de las obligaciones que le imponen los artículos 26 y 28.

3. Cuando la pérdida o el daño [o la lesión] sean consecuencia de que tanto el cargador como el porteador han incumplido sus obligaciones respectivas, el cargador y el porteador serán conjuntamente responsables frente al consignatario y a la parte controladora por tal pérdida o daño [o lesión].]

Artículo 30

Variante A¹²³

7.6.—El cargador será responsable frente al porteador por toda pérdida, daño o lesión causada por las mercancías y por todo incumplimiento de las obligaciones que le impone el artículo ~~25~~ 7.4, a menos que el cargador pruebe que dicha pérdida o dicho daño fueron causados por sucesos o por circunstancias que un cargador diligente no pueda evitar o cuyas consecuencias un cargador diligente no pueda prevenir.

Variante B

El cargador no será [responsable] de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o de los daños sufridos por el buque cuando dichas pérdidas o dichos daños no se deban a un acto, a la culpa o a la negligencia del cargador [, de sus representantes o de sus empleados]¹²⁴.

Variante C

El cargador será responsable frente al porteador de toda pérdida, daño o lesión causada por las mercancías y de todo incumplimiento de las obligaciones que le

disposición, se tuviera debidamente en cuenta que la información mencionada en el párrafo 7.5 (ahora artículo 29) podría comunicarse por medio de mensajes electrónicos, es decir, introducirse en un sistema de comunicación electrónica y reproducirse con modificaciones o sin ellas en el proceso de transmisión. El texto de la variante B, con sus opciones, se ha preparado teniendo en cuenta las observaciones realizadas.

¹²³ La variante A del artículo 30 se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

¹²⁴ Tal como se observaba en los párrafos 161 y 170 del documento A/CN.9/510, se convino en que esta variante se presentara junto con el texto original del párrafo 7.6 (ahora variante A) de modo que ambos textos pudieran volverse a examinar en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo. En el párrafo 166 del mismo documento se señalaba también que tal vez fuera preciso suprimir, en la variante B, la referencia a los “representantes o empleados” del cargador, ya que la cuestión podría regularse en el párrafo 7.8 (ahora artículo 32).

impone el artículo 25, a menos que demuestre que no causó tal pérdida o daño ni contribuyó a que se produjeran.¹²⁵

Artículo 31

~~7.7~~—Si una persona que en los datos del contrato se califique de “cargador”, aunque no sea el cargador en el sentido de la definición del artículo ~~1 d) 1-19~~, acepta el título de transporte o el documento electrónico, esa persona a) quedará sujeta a las responsabilidades y obligaciones impuestas al cargador en el presente capítulo y en el artículo ~~57 44-5~~, y b) tendrá derecho a disfrutar de los derechos e inmunidades del cargador previstos en el presente capítulo y en el capítulo 13.

Artículo 32

~~7.8~~ El cargador ~~es~~ será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la que haya delegado el cumplimiento de cualquiera de sus responsabilidades enunciadas en el presente capítulo, con inclusión de sus subcontratistas, empleados, representantes, y de cualquier otra persona que obre, directa o indirectamente, a petición suya o bajo su supervisión o control, como si fueran sus propios actos u omisiones. Con arreglo a la presente disposición, la responsabilidad sólo recaerá en el cargador cuando los actos u omisiones de la persona de que se trate entren en el ámbito del contrato, del empleo o del mandato de representación de dicha persona.¹²⁶

CAPÍTULO 8. TÍTULOS DE TRANSPORTE Y DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

Artículo ~~33.8-1~~ Emisión del título de transporte o del documento electrónico

Al entregar las mercancías a un porteador o a una parte ejecutante

~~a) i)~~ el consignador tendrá derecho a obtener un título de transporte o, si el porteador accede a ello, un documento electrónico que pruebe que el porteador o la parte ejecutante han recibido las mercancías;

~~b) ii)~~ el cargador o, si el cargador se lo indica así al porteador, la persona mencionada en el artículo ~~31 7-7~~, tendrá derecho a obtener del porteador un título de transporte negociable apropiado, a menos que el cargador y el porteador, expresa o implícitamente, hayan convenido en no utilizar un título de transporte negociable, o

¹²⁵ Esta variante tiene la finalidad de reflejar el texto empleado en la variante C de los párrafos 1 y 2 del artículo 14. El Grupo de Trabajo tal vez desee optar por la variante de esta disposición que más corresponda a la variante de los párrafos 1 y 2 del artículo 14 que finalmente se adopte.

¹²⁶ Como se señalaba en los párrafos 169 y 170 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo convino en que el párrafo 7.8 (ahora artículo 32) podía servir de base para posteriores debates, sin perjuicio de las diversas objeciones que se habían formulado sobre su actual enunciado. Al término de las deliberaciones, se sugirió que se limitara el alcance del párrafo 7.8 (ahora artículo 32) de modo que se ciñera a las obligaciones delegables del cargador, dejando de lado las que no fueran delegables. Se convino en mantener el texto actual del párrafo 7.8 (ahora artículo 32) junto con la propuesta mencionada en el párrafo 161 del documento A/CN.9/510 como posible variante para el texto actual del párrafo 7.6 (ahora artículo 30), de modo que ambos textos pudieran volverse a examinar en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo.

que, conforme a la costumbre, al uso o a la práctica del ramo, no se utilice dicho título. Si con arreglo al artículo ~~3~~ ~~2-1~~ el porteador y el cargador han convenido en utilizar un documento electrónico, el cargador tendrá derecho a obtener del porteador un documento electrónico negociable, a menos que hayan convenido en no utilizar un documento electrónico negociable o que en el ramo no exista la costumbre, el uso o la práctica de utilizar tal documento.¹²⁷

Artículo 34. 8-2 Datos del contrato

~~1. 8.2-1~~ Los datos del contrato que figuran en el título de transporte o en el documento electrónico mencionados en el artículo ~~33~~ ~~8-1~~ deberán incluir

- a) una descripción de las mercancías;
- b) las marcas de identificación necesarias para señalar que se trata de las mercancías proporcionadas por el cargador antes de que el porteador o una parte ejecutante las reciba;
- c)
 - i) el número de bultos, el número de piezas, o la cantidad de mercancías que haya proporcionado el cargador antes de que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías¹²⁸ y
 - ii) el peso declarado por el cargador antes de que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías;¹²⁹

¹²⁷ Como se indicaba en el párrafo 25 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del párrafo 8.1 (ahora artículo 33) era en general aceptable. Además, en relación con el inciso i) (ahora párrafo a)), se sugirió sustituir las palabras “título de transporte” por “recibo”. Si bien en aras de la coherencia terminológica se prefirió en general la expresión “título de transporte”, se reconoció que, al no tener que cumplir todo título de transporte, conforme a la definición del párrafo 1.20 (ahora artículo 1 k)), esa función de recibo probatorio de las mercancías otorgado por el porteador, era importante poner en claro que, a tenor del apartado 8.1 i) (ahora párrafo a)), se asignaba al título de transporte tal función. Además, como se señalaba en el párrafo 26 del documento A/CN.9/526, se planteó el problema de que el párrafo 8.1 (ahora artículo 33) podría obstaculizar algunas prácticas comerciales relativas a ciertos títulos de transporte, como los conocimientos de embarque del tipo “recibido para su envío” (“received for shipment”) y “cargado a bordo” (“shipped on board”). Frente a este argumento se sostuvo que el párrafo 8.1 (ahora artículo 33) se había formulado en términos genéricos a fin de que englobara cualquier tipo de título de transporte que pudiera utilizarse en la práctica, incluido todo conocimiento de embarque especial o incluso ciertas cartas de porte no negociables.

¹²⁸ Como se señalaba en el párrafo 27 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que se agregaran esas palabras. En el párrafo 28 del mismo documento se indicaba que se había expresado preocupación por el hecho de que pudiera considerarse que esas palabras imponían al cargador una gran responsabilidad, particularmente si se interpretaba el artículo 8 (ahora artículos 33 a 40) en combinación con el párrafo 7.4 (ahora artículo 28). Se respondió que no debía entenderse que el apartado 8.2.1 (ahora párrafo 1) imponía al cargador ningún tipo de responsabilidad en virtud del proyecto de artículo 7 (ahora capítulo 7).

¹²⁹ En el párrafo 28 del documento A/CN.9/526 se expresaba cierta inquietud ante la posibilidad de que se entendiera que las palabras “declarado por el cargador antes de que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías” imponían al cargador una gran responsabilidad, a lo que se respondió que con esta disposición no se pretendía imponer responsabilidades al cargador. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar la posibilidad de sustituir las palabras “declarado por el

- d) una declaración por la que se certifique que las mercancías están en buen estado y en buenas condiciones aparentes en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibe para transportarlas;
- e) el nombre y la dirección del porteador; y
- f) la fecha
 - i) en que el porteador o una parte ejecutante recibieron las mercancías, o
 - ii) en que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o
 - iii) en que se haya emitido el título de transporte o el documento electrónico.¹³⁰

2. 8.2.2 Las palabras “en buen estado y en buenas condiciones aparentes” de las mercancías, en el ~~artículo párrafo 1 8.2.1~~ se entenderán referidas al estado y a las condiciones de las mercancías que se hayan comprobado tras

- a) una inspección externa razonable de las mercancías según estén embaladas en el momento en que el cargador las entregue al porteador o a una parte ejecutante, y
- b) cualquier inspección adicional que el porteador o una parte ejecutante realice efectivamente antes de emitir el título de transporte o el documento electrónico.¹³¹

Artículo 35 8.2.3 Firma¹³²

- a) El título de transporte estará firmado por el porteador o por una persona que éste haya autorizado a tal efecto.
- b) El documento electrónico estará autenticado por la firma electrónica del porteador o de una persona que éste haya autorizado para ello. A efectos de la presente disposición, por firma electrónica se entenderán los datos en forma electrónica consignados en el documento electrónico, o adjuntados o lógicamente asociados al mismo, que puedan ser utilizados para identificar al firmante en

cargador” por las palabras “eventualmente declarado por el cargador”, velando por la utilización de las mismas palabras en cada una de las disposiciones pertinentes.

¹³⁰ Como se indicaba en el párrafo 75 del documento A/CN.9/526, se sugirió que el Grupo de Trabajo estudiara la posibilidad de reformular el apartado 8.2.1 (ahora párrafo 1) insertando el nombre y la dirección del consignatario entre los datos del contrato que deberán consignarse en el título de transporte. Véanse también más abajo las modificaciones sugeridas del apartado 10.3.1 (ahora artículo 48). El Grupo de Trabajo tal vez desee determinar si el nombre y la dirección del consignatario deben figurar en una lista de elementos imperativos. El Grupo de Trabajo tal vez desee también examinar cómo se sancionará el incumplimiento de la obligación de proporcionar información imperativa. La sanción puede variar según si se trata de un título de transporte negociable o no negociable.

¹³¹ En el párrafo 31 del documento A/CN.9/526 se observaba que el Grupo de Trabajo había considerado en general aceptable el contenido del apartado 8.2.2 (ahora párrafo 2).

¹³² El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si el concepto de “firma” debiera definirse como, por ejemplo, en el artículo 14 3) de las Reglas de Hamburgo, particularmente habida cuenta de las prácticas modernas.

relación con el documento electrónico e indicar que el porteador aprueba el documento electrónico.¹³³

Artículo 36 ~~8.4~~ Deficiencias en los datos del contrato¹³⁴

1. 8.2.4 ~~Omissiones del contenido requerido en los datos del contrato~~

La ausencia de uno o más de los datos del contrato mencionados en el artículo ~~34 1)~~ ~~8.2.1~~, o la inexactitud de uno o más de dichos datos, no afecta de por sí a la naturaleza o validez jurídicas del título de transporte o del documento electrónico.¹³⁵

2. 8.4.1 ~~Fecha~~

Si los datos del contrato incluyen la fecha pero no indican debidamente su significado, se considerará que la fecha es:

a) Cuando los datos del contrato indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque, la fecha en que todas las mercancías indicadas en el título de transporte o en el documento electrónico quedaron cargadas a bordo del buque; o

b) Cuando los datos del contrato no indiquen que las mercancías se cargaron a bordo de un buque, la fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibieron las mercancías.¹³⁶

[3. 8.4.2 Falta de identificación del porteador

Si los datos del contrato no identifican al porteador pero indican que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque determinado, se presumirá que el propietario inscrito del buque es el porteador. El propietario inscrito podrá rebatir esa presunción si prueba que el buque se hallaba bajo contrato con un fletador sin tripulación en el momento del transporte, lo que transfiere la responsabilidad contractual del transporte de las mercancías a un fletador identificado como fletador sin tripulación. [Si el propietario inscrito rebate la presunción de que es el porteador en virtud del presente artículo, se presumirá que el fletador sin tripulación en el

¹³³ Como se indicaba en el párrafo 32 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del apartado 8.2.3 (ahora artículo 35) era en general aceptable, pero que tal vez procediera examinar ulteriormente la disposición a fin de verificar si se ajustaba al texto de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas (2001). Al reformular el apartado, podría ser útil tener presentes los párrafos 2) y 3) del artículo 14 de las Reglas de Hamburgo.

¹³⁴ Esta disposición, que en el texto original figuraba en otro lugar, se ha trasladado aquí para una mayor coherencia.

¹³⁵ Como se señalaba en el párrafo 34 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del apartado 8.2.4 (ahora párrafo 1) era en general aceptable.

¹³⁶ Tal como se indicaba en el párrafo 55 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del apartado 8.4.1 (ahora párrafo 2) era aceptable en general, teniendo en cuenta la cuestión referente a los documentos electrónicos de que los términos “título de transporte o documento electrónico” se repetían en todas las disposiciones del capítulo 8 del proyecto de instrumento, y que esa repetición ponía de relieve la distinción entre los títulos de transporte y los documentos electrónicos, en lugar de centrarse en el contenido del documento conforme al espíritu del mandato del Grupo de Trabajo.

momento del transporte es el porteador, de la misma forma que se presume que el propietario inscrito es el porteador.]]¹³⁷

4. 8.4.3 Orden y estado aparentes

Si los datos del contrato no indican que las mercancías estaban en buen estado y en buenas condiciones aparentes en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibe del cargador, el título de transporte o el documento electrónico podría considerarse como prueba rebatible o prueba concluyente, según corresponda, con arreglo al artículo ~~39~~ 8.3.3, de que las mercancías estaban en buen estado y en buenas condiciones aparentes en el momento en que el cargador las entregó al porteador o a una parte ejecutante.¹³⁸

Artículo 37. ~~8.3~~ Limitaciones relativas a la descripción de las mercancías en los datos del contrato

~~8.3.1 En las circunstancias que se indican a continuación,~~ El porteador, si obra de buena fe cuando emite un título de transporte o un documento electrónico, podrá ~~precisar~~ limitar el alcance de la información mencionada en el artículo ~~los apartados 34 1) a) 8.2.1 a)~~¹³⁹, ~~34 1) b) 8.2.1 b)~~ o ~~34 1) c) 8.2.1 e)~~ con una cláusula apropiada que indique, en las circunstancias y del modo que se especifican a continuación, a fin de indicar que el porteador no asume la responsabilidad por la exactitud de la información facilitada por el cargador:

a) En el caso de mercancías no transportadas en contenedores

i) si el porteador puede demostrar que carecía de medios razonables para verificar la información facilitada por el cargador, ~~puede incluir una cláusula apropiada limitativa~~ podrá dar cuenta de ello en los datos del contrato, indicando la información a que se refiera, o

ii) si el porteador estima razonablemente que la información facilitada por el cargador es inexacta, ~~puede~~ podrá incluir una cláusula que indique lo que entiende por información razonablemente exacta.

b) En el caso de mercancías entregadas al porteador o a una parte ejecutante en un contenedor cerrado, a menos¹⁴⁰ que el porteador o una parte ejecutante

¹³⁷ Como se indicaba en el párrafo 60 del documento A/CN.9/526, en el Grupo de Trabajo predominó la opinión de que el apartado 8.4.2 (ahora párrafo 3) planteaba un problema serio que debía tratarse en el proyecto de instrumento, pero que la cuestión requería un estudio más detenido de otros medios aptos para resolver el problema, y el enunciado actual de la disposición aún no era satisfactorio. El Grupo de Trabajo decidió mantener el apartado 8.4.2 (ahora párrafo 3) entre corchetes en el proyecto de instrumento y examinarlo con mayor detenimiento en una fecha ulterior.

¹³⁸ Como se indicaba en el párrafo 61 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del apartado 8.4.3 (ahora párrafo 4) era en general aceptable.

¹³⁹ En el párrafo 36 del documento A/CN.9/526 se sugirió que se agregara a esta disposición una referencia al apartado 8.2.1 a) (ahora artículo 34 1) a)).

¹⁴⁰ Las palabras “a menos que el porteador o una parte ejecutante inspeccione efectivamente las mercancías colocadas dentro del contenedor u obtenga de otra forma un conocimiento efectivo del contenido del contenedor antes de que se emita el título de transporte, siempre y cuando, en tal caso, el porteador pueda incorporar tal cláusula a los datos del contrato si considera razonablemente que la información facilitada por el cargador sobre el contenido del contenedor

inspeccione efectivamente las mercancías colocadas dentro del contenedor u obtenga de otra forma un conocimiento efectivo del contenido del contenedor antes de que se emita el título de transporte, siempre y cuando, en tal caso, el porteador pueda incorporar tal cláusula a los datos del contrato si considera razonablemente que la información facilitada por el cargador sobre el contenido del contenedor es inexacta¹⁴¹, el porteador podrá incluir en los datos del contrato una cláusula limitativa ~~apropiada~~ sobre:

i) las marcas de identificación en las mercancías colocadas en el contenedor, o

ii) el número de bultos, el número de piezas o la cantidad de mercancías colocadas en el contenedor.

c) En el caso de las mercancías entregadas al porteador o a una parte ejecutante en un contenedor cerrado, el porteador podrá limitar el alcance de toda declaración del peso de las mercancías o del peso de un contenedor y de su contenido declarando explícitamente que no ha pesado el contenedor

i) si el porteador puede demostrar que ni él ni una parte ejecutante han pesado el contenedor, y

si el cargador y el porteador no han convenido antes del transporte en que el contenedor debía pesarse y en que el peso debía figurar entre los datos del contrato, o

ii) si el porteador puede demostrar que no ha habido ninguna posibilidad comercialmente razonable de comprobar el peso del contenedor.¹⁴²

es inexacta”, que inicialmente figuraban al final del párrafo, se han trasladado a la introducción para dejar en claro que se aplican a todo el párrafo.

¹⁴¹ Como se indicaba en el párrafo 36 del documento A/CN.9/526, se sugirió asimismo que se incluyera también en el apartado 8.3.1 b) (ahora párrafo b)) un texto del tenor del inciso 8.3.1 a) ii) (ahora inciso a) ii)) para regular el caso en que el porteador considere razonablemente que la información facilitada por el cargador sobre el contenido del contenedor es inexacta. El Grupo de Trabajo tal vez desee también tomar nota de las sugerencias formuladas en el párrafo 37 del documento A/CN.9/526 en el sentido de que se requiriera al porteador que decidiera admitir con reservas la información mencionada en el título de transporte que especificara las razones para esa limitación, y que el proyecto de instrumento regulara el caso en que el porteador aceptara sin reservas la descripción de las mercancías, por ejemplo, para no interferir en un crédito documentario, pero obtuviera una garantía del cargador. Otra sugerencia fue que, cuando el porteador, obrando de mala fe, hubiera evitado voluntariamente formular reservas acerca de la información consignada en los datos del contrato, se sancionara su conducta y dicho porteador no pudiera acogerse a ninguna limitación de responsabilidad.

¹⁴² Como se señalaba en el párrafo 36 del documento A/CN.9/526, se sugirió que se agregaran al texto de la disposición palabras que abarcaran el supuesto en que no hubiera posibilidad comercialmente razonable de pesar el contenedor. El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que la finalidad de este inciso es armonizar el texto con la disposición relativa a los medios razonables de verificación, en el artículo 38.

Artículo 38. ~~8.3.2~~ Medios razonables de verificación y buena fe

A los efectos del artículo ~~37~~ ~~8.3.1~~:

- a) Un “medio razonable de verificación” deberá ser no sólo físicamente practicable sino también comercialmente razonable;
- b) ~~un~~ El porteador “obra de buena fe” cuando emite un título de transporte o un documento electrónico si
 - i) el porteador no tiene conocimiento efectivo de que ninguna declaración material en el título de transporte o en el documento electrónico sea materialmente falsa o induzca a error, y si
 - ii) el porteador no ha dejado intencionadamente de determinar si una declaración material en el título de transporte o en el documento electrónico es materialmente falsa o induce a error porque estima que la declaración será probablemente falsa o inducirá a error.
- c) La carga de la prueba, si ~~un~~ el porteador ha obrado de buena fe al emitir un título de transporte o un documento electrónico, recae en la parte que alega que el porteador no ha obrado de buena fe.¹⁴³

Artículo 39 ~~8.3.3~~ Prueba rebatible y prueba concluyente

A reserva de lo que disponga el artículo ~~40~~ ~~8.3.4~~, un título de transporte o un documento electrónico que prueba la recepción de las mercancías será

- a) prueba rebatible de que el porteador ha recibido las mercancías según se describían en los datos del contrato; y
- b) prueba concluyente de que el porteador ha recibido las mercancías según se describían en los datos del contrato
 - [i)] si, obrando de buena fe, se ha transferido a un tercero un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable [o
 - ii) Variante A del inciso b) ii)¹⁴⁴

si una persona obrando de buena fe ha concedido valor o ha modificado de otra forma su posición confiando en la descripción de las mercancías en los datos del contrato].

¹⁴³ Como se indicaba en el párrafo 43 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del apartado 8.3.2 (ahora artículo 38) era en general aceptable.

¹⁴⁴ La variante A del inciso b) ii) se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

Variante B del inciso b) ii)

Si no se ha emitido ningún título de transporte negociable o ningún documento electrónico negociable y el consignatario ha comprado y pagado las mercancías confiando en la descripción de dichas mercancías en los datos del contrato.¹⁴⁵

Artículo 40 ~~8.3.4~~ Efecto probatorio de las cláusulas de limitación

Si los datos del contrato incluyen una cláusula de limitación que cumple los requisitos establecidos en el artículo ~~37 8.3.1~~, el título de transporte no constituirá una prueba rebatible o una prueba concluyente con arreglo al artículo ~~39 8.3.3~~, en la medida en que la descripción de las mercancías esté subordinada a una cláusula de limitación.¹⁴⁶

¹⁴⁵ Como se señalaba en el párrafo 48 del documento A/CN.9/526, la opinión predominante en el Grupo de Trabajo fue mantener el inciso 8.3.3 b) ii) (ahora inciso b) ii)) entre corchetes, y pedir a la Secretaría que introdujera en él las modificaciones necesarias, teniendo debidamente en cuenta las opiniones expresadas y las sugerencias hechas en los párrafos 45 a 47.

¹⁴⁶ Como se observaba en los párrafos 50 a 52 del documento A/CN.9/526, aunque la idea de reformular el apartado 8.3.4 (ahora artículo 40) había recibido cierto apoyo, prevaleció la opinión de que debía mantenerse su contenido en el texto para proseguir el debate en un futuro período de sesiones.

El Grupo de trabajo tal vez desee también estudiar la variante del apartado 8.3.4 (ahora artículo 40) que se sugiere en los párrafos 153 y 154 del documento A/CN.9/WG.III/WP.21, cuyo texto es el siguiente:

40 1) “Si los datos del contrato incluyen una cláusula limitativa, el título de transporte no constituirá prueba rebatible ni prueba concluyente con arreglo al artículo ~~39 8.3.3~~, en la medida en que la descripción de las mercancías esté limitada por la cláusula cuando ésta sea “eficaz” con arreglo al párrafo ~~2 8.3.5~~.”

En tal caso, sería necesario agregar al texto un nuevo artículo 8.3.5 (quizá como párrafo 2) que dispusiera lo siguiente:

2. “Una cláusula limitativa en los datos del contrato será eficaz a los efectos del párrafo ~~1 8.3.4~~ en las siguientes circunstancias:

a) Para las mercancías que no se transporten en contenedores, una cláusula limitativa que cumpla los requisitos del artículo ~~37 8.3.1~~ será eficaz según sus propios términos.

b) Para las mercancías que se transporten en un contenedor cerrado, una cláusula que cumpla los requisitos del artículo ~~37 8.3.1~~ será eficaz según sus propios términos si

i) el porteador o una parte ejecutante entrega el contenedor intacto y sin daños, exceptuando los daños sufridos por el contenedor que no hayan causado pérdidas de mercancías o daños en éstas; y

ii) no existe prueba alguna de que después de que el porteador o una parte ejecutante hayan recibido el contenedor, éste haya sido abierto antes de la entrega, salvo si

1) el contenedor fue abierto a efectos de inspección,

2) la inspección se hizo debidamente ante testigos, y

3) el contenedor volvió a cerrarse debidamente después de la inspección, y volvió a sellarse si estaba sellado antes de la inspección.”

CAPÍTULO 9. FLETE¹⁴⁷Artículo 41

~~1. 9.1.~~ a) El flete será exigible cuando se entreguen las mercancías al consignatario en el momento y el lugar mencionados en el artículo ~~7.3)~~ ~~4.1.3~~, [y será pagadero cuando sea exigible.]¹⁴⁸, a menos que las partes hayan convenido en que el flete sea total o parcialmente exigible en un momento anterior.

~~2.~~ b) A menos que se haya convenido otra cosa, el flete por mercancías que se hayan perdido no será pagadero antes de que el flete por dichas mercancías sea exigible.

Artículo 42Variante A¹⁴⁹

~~1. 9.2~~ a) El flete será pagadero cuando sea exigible, a menos que las partes hayan convenido en que el flete sea total o parcialmente pagadero en un momento anterior o posterior.

~~2.~~ b) Si con posterioridad al momento en que el flete pase a ser exigible las mercancías se pierden, resultan dañadas o por otra razón no se entregan al consignatario de conformidad con las disposiciones del contrato de transporte, el flete ~~sigue~~ seguirá siendo pagadero independientemente de la causa de la pérdida o del daño o de la razón por la cual no se hayan entregado las mercancías.

~~3.~~ c) A menos que se convenga otra cosa, el pago del flete no podrá ser objeto de compensación, deducción o descuento por motivo de cualquier crédito que el cargador o el consignatario puedan tener frente al porteador, [cuando aún no se haya convenido o establecido el endeudamiento de éste o el importe del crédito que las otras partes tengan frente a él].

¹⁴⁷ A modo de observación general, en el párrafo 172 del documento A/CN.9/510 se indicó que ni el régimen de La Haya ni el de Hamburgo contenía disposiciones sobre el flete, por lo que se puso en duda que resultara beneficioso que el proyecto de instrumento regulara esta cuestión. En el mismo párrafo se formularon otras reservas sobre la inclusión en el instrumento de disposiciones sobre el flete por estimarse que esas prácticas variaban mucho de un ramo industrial a otro. En el párrafo 183 del mismo documento se convino en que se reestructurara el proyecto de disposición fusionando los párrafos 9.1 a) (ahora artículo 41 1)) y 9.2 b) (ahora artículo 42 2) en una única disposición, mientras que el párrafo 9.1 b) (ahora artículo 41 2)) seguiría como está y se fusionarían también los párrafos 9.2 b) y c) (ahora artículos 42 2) y 3)). Se convino también provisionalmente en que se aclarara debidamente el texto de los párrafos 9.2 b) y c) (ahora artículos 42 2) y 3)) a fin de limitar su aplicación a supuestos en los que las partes hubieran concertado un acuerdo expreso.

¹⁴⁸ Como se señalaba en el párrafo 174 del documento A/CN.9/510, hubo acuerdo general en que el principio de la autonomía contractual fuera aplicable tanto a la determinación del momento en que el flete fuera exigible, o naciera el derecho a cobrarlo, como a la determinación del momento en el que el flete pasaba a ser pagadero o cobrable. Véase también el párrafo 183 del mismo documento.

¹⁴⁹ La variante A del artículo 42 se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

Variante B¹⁵⁰

Si con posterioridad al momento en que el flete pase a ser exigible las mercancías se pierden, resultan dañadas o por otra razón no se entregan al consignatario de conformidad con las disposiciones del contrato de transporte, a menos que se convenga otra cosa, el flete seguirá siendo pagadero independientemente de la causa de la pérdida o del daño o de la razón por la cual no se hayan entregado las mercancías; el pago del flete tampoco podrá ser objeto de compensación, deducción o descuento por motivo de cualquier crédito que el cargador o el consignatario puedan tener frente al porteador ~~f~~, cuando aún no se haya convenido o establecido el endeudamiento de éste o el importe del crédito que las otras partes tengan frente a él¹⁵¹.

Artículo 43

~~1. 9.3~~ ~~a)~~ A menos que se convenga otra cosa, el cargador será responsable del pago del flete y de otras cargas que se deriven del transporte de las mercancías.

~~2.~~ ~~b)~~ Si el contrato de transporte estipula que la responsabilidad del cargador o de cualquier otra persona que figure identificada como cargador en los datos del contrato se extinguirá total o parcialmente si se produce un determinado hecho o después de un determinado momento, tal extinción no será válida:

~~a) i)~~ por lo que se refiere a cualquier responsabilidad que imponga el capítulo 7 al cargador o a una persona mencionada en el artículo ~~31 7.7~~; o

~~b) ii)~~ por lo que se refiere a cualquier cantidad pagadera al porteador con arreglo al contrato de transporte, excepto cuando el porteador disponga de una garantía adecuada conforme al artículo ~~45 9.5~~ o de alguna otra garantía para el pago de dichas cantidades.

~~c) iii)~~ en la medida que no se ajuste ~~a las disposiciones del~~ al artículo ~~62 12.4~~.¹⁵²

¹⁵⁰ Véase la nota 147 *supra* (párrafo 183 del documento A/CN.9/510).

¹⁵¹ Como se observaba en el párrafo 182 del documento A/CN.9/510, recibió un amplio apoyo la idea de incluir en el proyecto de disposición las palabras que figuraban entre corchetes (“cuando aún no se haya convenido o establecido el endeudamiento de éste o el importe del crédito que las otras partes tengan frente a él”).

¹⁵² Como se indicaba en el párrafo 189 del documento A/CN.9/510, el Grupo de Trabajo tomó nota de las críticas formuladas sobre la disposición 9.3 b) (ahora párrafo 2) (recogidas en los párrafos 185 a 188 del documento A/CN.9/510) y decidió aplazar su decisión al respecto hasta que se hubiera examinado con mayor detenimiento la cuestión y, en particular, el contexto práctico en que habría de aplicarse.

Artículo 44

1. 9.4 a) Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte negociable¹⁵³ o en un documento electrónico negociable¹⁵⁴ contienen la declaración “flete pagado de antemano” o una declaración de naturaleza análoga, ni el tenedor ni el consignatario serán responsables del pago del flete. La presente disposición ~~no se aplica~~ será aplicable si el tenedor o el consignatario es también el cargador.

[Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte no negociable o en un documento electrónico no negociable contienen la declaración “flete pagado de antemano” o una declaración de naturaleza análoga, se presumirá que el cargador será responsable del pago del flete.]¹⁵⁵

2. b) Variante A del párrafo 2¹⁵⁶

Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte o en un documento electrónico contienen la declaración “flete pendiente de pago” o una declaración de naturaleza análoga, [el consignatario quedará advertido de que podrá ser responsable del pago del flete] [el derecho del consignatario a que se le entreguen las mercancías dependerá de que haya efectuado el pago del flete].¹⁵⁷

Variante B del párrafo 2

Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte o en un documento electrónico contienen la declaración “flete pendiente de pago” o una declaración de naturaleza análoga, se entenderá que, además del cargador, todo tenedor o consignatario al que se haga entrega de las mercancías o que ejerza algún derecho respecto de ellas pasará a ser responsable del flete.¹⁵⁸

¹⁵³ En el párrafo 110 del documento A/CN.9/525 se señalaba el comentario de que el enunciado del apartado 9.4 a) (ahora párrafo 1) era demasiado radical al exonerar al tenedor y al consignatario de toda responsabilidad por el pago del flete, y la sugerencia de que tal vez sería mejor crear una presunción de ausencia de deuda en concepto de flete. No obstante, se expresó también la opinión de que el apartado 9.4 a) (ahora párrafo 1) no debía crear la presunción de que el flete había sido pagado de antemano. Una posible solución del problema reseñado en el párrafo 110 consistiría en hacer una distinción entre los títulos de transporte y los documentos electrónicos negociables y los no negociables.

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ Véase la nota 153 *supra*.

¹⁵⁶ La variante A del párrafo 2 se basa en el texto original del proyecto de instrumento.

¹⁵⁷ Véase la nota 153 *supra*.

¹⁵⁸ Como se señalaba en el párrafo 111 del documento A/CN.9/525, se sostuvo que los proyectos de párrafo 12.2.2 y 12.2.4 (ahora artículos 60 2) y 62) guardaban una estrecha relación con el apartado 9.4 b) (ahora párrafo 2), por lo que estas disposiciones deberían examinarse simultáneamente. Se observó que si el consignatario asumía la responsabilidad por el suministro de las mercancías, debería ser también responsable del flete. Al mismo tiempo, se observó que el apartado 9.4 b) (ahora párrafo 2) podía servir para indicar o advertir que el flete aún estaba pendiente de pago. Sin embargo, se señaló que el pago del flete debería ser un requisito para que el consignatario pudiera recibir las mercancías, y no una obligación. Se señaló además que el apartado 9.4 b) (ahora párrafo 2) debería centrarse en el pago del flete en sí, y no en quién debería estar obligado a abonar el flete pendiente. Como se indicaba en el párrafo 112 del documento A/CN.9/525, a fin de paliar el problema planteado, se propuso que se sustituyeran las palabras “el consignatario quedará advertido de que podrá ser responsable del pago del flete”

Artículo 45

~~1. 9.5~~ ~~a)~~ [Independientemente de cualquier acuerdo que se haya concertado en sentido contrario,] si con arreglo a la legislación nacional aplicable al contrato de transporte corresponde al consignatario pagar

~~a) i)~~ el flete, el flete falso, la sobreestadía, los daños por detención y todos los demás costos reembolsables que haya tenido el porteador en relación con las mercancías,

~~b) ii)~~ todos los daños adeudados al porteador en virtud del contrato de transporte,

~~c) iii)~~ toda contribución por avería gruesa adeudada al porteador en relación con las mercancías,

el porteador tendrá derecho a retener las mercancías hasta que se hayan efectuado dichos pagos o hasta que se haya aportado una garantía adecuada de que tales pagos serán efectuados.

~~2. b)~~ Cuando el pago referido en el párrafo ~~1 a)~~ del presente artículo no se haya efectuado, o no se haya efectuado en su totalidad, el porteador tendrá derecho a vender las mercancías (conforme al procedimiento que, en su caso, prevea la legislación nacional aplicable) y a cobrar las sumas que se le adeuden (incluido el costo de dicho recurso) con el producto de la venta. Una vez deducido el importe adeudado, el saldo de dicha venta se pondrá a disposición del consignatario.¹⁵⁹

CAPÍTULO 10. ENTREGA AL CONSIGNATARIO

Artículo 46

~~40.1~~ Cuando las mercancías hayan llegado a su punto de destino, el consignatario [que ejercite cualquiera de sus derechos con arreglo al contrato de transporte]¹⁶⁰ deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento y lugar mencionados en el artículo ~~7.3)~~ ~~4.1.3.~~ [Si el consignatario, infringiendo esta obligación, deja las mercancías bajo la custodia del porteador o de la parte ejecutante, el porteador o la parte ejecutante actuarán respecto de las mercancías en calidad de agentes del consignatario, pero sin responsabilidad alguna por la pérdida o daño de esas mercancías, salvo que dicha pérdida o daño resulte de algún acto u omisión personal

por las palabras “el pago del flete será un requisito para que el consignatario pueda ejercer el derecho a que se le entreguen las mercancías”. En el párrafo 113 del documento A/CN.9/525 se recogía el texto de una variante sugerida para superar los problemas mencionados en los párrafos 111 y 112.

¹⁵⁹ Si bien el texto del párrafo 9.5 (ahora artículo 45) fue objeto de duras críticas en los párrafos 115 a 122 del documento A/CN.9/525, no se había pedido a la Secretaría que preparara un nuevo texto o una variante. En el párrafo 123 del mismo documento se señalaba que el Grupo de Trabajo había decidido mantener en el proyecto de instrumento el texto del párrafo 9.5 (ahora artículo 45) con objeto de seguir examinándolo ulteriormente.

¹⁶⁰ Como se observó en el párrafo 67 del documento A/CN.9/526, se expresó preferencia por no supeditar la obligación de aceptar la entrega al ejercicio de algún derecho por el consignatario, sino hacer que dicha obligación sea incondicional.

del porteador [o de la parte ejecutante]¹⁶¹ efectuado con la intención de causar dicha pérdida o dicho daño, o con negligencia temeraria y a sabiendas de que era probable que de ello resultara dicha pérdida o daño.]¹⁶²

Artículo 47

~~10.2~~ De solicitarlo el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, el consignatario deberá confirmar la entrega de las mercancías por el porteador o por la parte ejecutante en la forma que sea habitual en el lugar de destino.¹⁶³

Artículo 48

~~10.3.1~~ De no haberse emitido ni título de transporte negociable ni documento electrónico negociable alguno:

a) ~~ii) Caso de que no figure entre los datos del contrato, el nombre y la dirección del consignatario,~~ la parte controladora deberá comunicar al porteador dichos datos antes de que las mercancías lleguen a su lugar de destino o a la llegada de las mismas a dicho lugar; ~~el nombre del consignatario.~~¹⁶⁴

b) ~~ii)~~ Variante A del párrafo b)¹⁶⁵

El porteador hará la entrega al consignatario de las mercancías en el momento y el lugar mencionados en el artículo ~~7.3)~~ 4.1.3 al serle presentado por el consignatario algún medio de identificación adecuado;¹⁶⁶

¹⁶¹ Como se observó en el párrafo 70 del documento A/CN.9/526, se sugirió que el interés en que toda parte ejecutante sea responsable de todo acto u omisión que le sea imputable en su calidad de porteador, con arreglo a la segunda oración del párrafo 10.1 (ahora artículo 46) quedaría más claramente expresado si se añadiera el texto “o de la parte ejecutante” a continuación del texto “acto u omisión personal del porteador”.

¹⁶² Como se observó en el párrafo 67 del documento A/CN.9/526, se sugirió que cabría fusionar el párrafo 10.1 (ahora artículo 46) y 10.4 (ahora artículos 50, 51 y 52), o que cabría suprimir la segunda oración del párrafo 10.1 (ahora artículo 46) a fin de reducir la confusión a que daría lugar la aplicación combinada de los párrafos 10.1 (ahora artículo 46) y 10.4 (ahora artículos 50, 51 y 52), y que cabría enunciar por separado las reglas del párrafo 10.4 (ahora artículos 50, 51 y 52). Se ha optado por la segunda de estas alternativas, y se ha colocado entre corchetes la última oración del artículo 46.

¹⁶³ Como se observó en el párrafo 73 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del párrafo 10.2 (ahora artículo 47) era en general aceptable.

¹⁶⁴ Como se indicó en el párrafo 77 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que los principios incorporados en el apartado 10.3.1 (ahora artículo 48) eran en general aceptables. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un proyecto revisado en el que se prestara la debida atención a las opiniones y sugerencias formuladas. Se ha incorporado al texto la sugerencia que se cita en el párrafo 75 del documento A/CN.9/526, relativa a la identidad del consignatario. Véase también la nota del apartado 8.2.1 (ahora artículo 34 1)), y *supra*, nota 130.

¹⁶⁵ La variante A del párrafo b) está basada en el texto original del proyecto de instrumento.

¹⁶⁶ En el párrafo 76 del documento A/CN.9/526 se sugirió reformular el inciso 10.3.1 ii) (ahora párrafo b)) enunciando el derecho del porteador a denegar la entrega caso de no serle presentado un medio de identificación adecuado, sin transformar dicho derecho del porteador en una obligación suya, lo que se ha procurado reflejar en el texto de la variante B y de la variante C.

Variante B del párrafo b)

El consignatario deberá presentar algún medio de identificación adecuado como requisito para poder reclamar la entrega.

Variante C del párrafo b)

El porteador podrá denegar la entrega al consignatario si éste no presenta algún medio de identificación adecuado.

c) ~~iii)~~ De no reclamar el consignatario al porteador la entrega de las mercancías, tras su llegada al lugar de destino, el porteador deberá informar al respecto a la parte controladora o, caso de no haber podido identificarla tras una gestión razonable a dicho fin, deberá informar al cargador. De haber obrado así, dicha parte controladora o dicho cargador deberá darle instrucciones en lo concerniente a la entrega de las mercancías. En el supuesto de que, tras una gestión razonable al respecto, el porteador no haya conseguido identificar y encontrar ni a la parte controladora ni al cargador, para los fines del presente párrafo se considerará a la persona mencionada en el artículo 31 ~~7-7~~ como cargador de las mercancías.¹⁶⁷

Artículo 49

~~10.3.2~~ De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable, serán aplicables las siguientes disposiciones:

a) i) A reserva ~~de las disposiciones del~~ de lo dispuesto en el artículo 46 ~~10.1~~, el tenedor de un título de transporte negociable tendrá derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregarlas a dicho tenedor en el momento y el lugar mencionados en el artículo 7.3) ~~4.1.3~~, previa devolución por éste del título de transporte negociable. En el supuesto de que se haya emitido más de un original de dicho título, bastará con devolver uno solo, ya que los demás originales dejarán de tener todo efecto o validez.

ii) A reserva ~~de las disposiciones del~~ de lo dispuesto en el artículo 46 ~~10.1~~, el tenedor de un documento electrónico tendrá derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías, una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador hará entrega de las mercancías, en el momento y el lugar mencionados en el artículo 7.3) ~~4.1.3~~, a dicho tenedor, si éste demuestra, de conformidad con las reglas de procedimiento mencionadas en el artículo 6.2.4, ser el tenedor del documento electrónico. A raíz de dicha entrega, el documento electrónico dejará de tener todo efecto o validez.¹⁶⁸

¹⁶⁷ Como se indicó en el párrafo 82 del documento A/CN.9/526, se sugirió, al examinarse el apartado 10.3.2b) (ahora artículo 49 b)), que los principios enunciados en dicho apartado deberían ser igualmente aplicables al supuesto de que no se hubiera emitido ningún título negociable. Se ha insertado a dicho fin una nueva disposición numerada inciso 10.3.1 iii) (ahora párrafo c)).

¹⁶⁸ A reserva de la cautela expresada en el párrafo 80 del documento A/CN.9/526, en el sentido de que el Grupo de Trabajo debía ponderar con sumo cuidado los diversos derechos y obligaciones de las partes, así como sus consecuencias, a fin de llegar a una solución equilibrada y viable, conforme se observó en el párrafo 81 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó

b) Si el tenedor no reclama del porteador la entrega de las mercancías, una vez que hayan llegado a su lugar de destino, el porteador deberá informar de ello a la parte controladora o si no ha conseguido identificar o encontrar, tras una gestión razonable a dicho fin, a la parte controladora, deberá informar al cargador. En dicho caso la parte controladora o el cargador darán instrucciones al porteador para la entrega de las mercancías. En el supuesto de que, tras una gestión razonable, el porteador no haya conseguido identificar y encontrar ni a la parte controladora ni al cargador, para los fines del presente párrafo se tendrá por cargador a la persona mencionada en el artículo 31 7-7.¹⁶⁹

c) [Pese a lo dispuesto en el párrafo d] del presente artículo,¹⁷⁰ ~~un~~ el porteador que haga entrega de las mercancías a raíz de una orden recibida de la parte controladora o del cargador, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo b) del presente artículo, ~~queda~~ quedará liberado de su obligación nacida del contrato de transporte, de hacer entrega de las mercancías [al tenedor], con independencia de que le haya sido devuelto el título de transporte negociable o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico negociable consiga demostrar, de conformidad con las reglas de procedimiento mencionadas en el artículo 6 2-4, que es el tenedor.

d) [A reserva de lo dispuesto en el anterior párrafo c).]¹⁷¹ de efectuar el porteador la entrega de las mercancías en el lugar de destino sin que le haya sido devuelto el título de transporte negociable o sin que el tenedor del documento electrónico haya efectuado la demostración mencionada en el anterior apartado a) ii), todo tenedor que pase a serlo, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías al consignatario o a alguna persona con derecho a dicha entrega en virtud de un arreglo contractual o de otra índole, distinto del contrato de transporte,

que el contenido de los apartados 10.3.2 a) i) y ii) (ahora párrafos a) i) y ii)) era en general aceptable.

¹⁶⁹ La primera sugerencia que se hizo del párrafo 82 del documento A/CN.9/526, en el sentido de que el porteador debería estar obligado a aceptar el título de transporte negociable y a notificar a la parte controladora en el supuesto de que el tenedor del título no reclamara la entrega, parece estar ya recogida en el apartado 10.3.2 b) (ahora párrafo b)). La segunda sugerencia que se hizo en el párrafo 82 del documento A/CN.9/526 en el sentido de que dicho apartado debería señalar las consecuencias que tendría para el porteador el hecho de no haber dado aviso a la parte controladora o al cargador o presunto cargador no ha sido incorporada al texto revisado, por haber sido objeto de reparos.

¹⁷⁰ Como se observó en el párrafo 83 del documento A/CN.9/526, no se veía claro cuál sería el efecto combinado de los apartados 10.3.2 c) y d) (ahora párrafos c) y d)), dado que el tenedor de buena fe gozaría de cierta protección jurídica conforme a esta última disposición, pero sin que estuviera claro cuál sería exactamente su situación jurídica. Se pidió que se aclarara el sentido del texto a este respecto. Debe observarse que ya existe cierto vínculo entre los apartados 10.3.2 c) y d) (ahora párrafos c) y d)), dado que el apartado 10.3.2 c) (ahora párrafo c)) comienza con el texto “pese a lo dispuesto en el párrafo d) del presente artículo”. Se trata de un recurso técnico ya utilizado en otras disposiciones del proyecto de instrumento, como los párrafos 5.3 (ahora artículo 12) y 6.1.3 (ahora artículo 14 2)). Existen otras posibilidades como la de iniciar el párrafo d) con las palabras “A reserva de lo dispuesto” o la de insertar al final de dicho párrafo una nueva oración que diga “Lo dispuesto en el párrafo d) no será aplicable si el porteador entrega de las mercancías de conformidad con lo dispuesto en el párrafo c) del presente artículo”. Se han colocado provisionalmente entre corchetes las diversas variantes ofrecidas.

¹⁷¹ Como se observó en el párrafo 83 de A/CN.9/526. Véase *supra* nota 170.

adquirirá únicamente derechos [frente al porteador]¹⁷² en el marco del contrato de transporte, si el traspaso del título de transporte negociable o del documento electrónico negociable se efectuó en virtud de un arreglo contractual o de otra índole concertado antes de la mencionada entrega de las mercancías, salvo que dicho tenedor, cuando pasó a serlo, no tuviera ni pudiera haber tenido razonablemente conocimiento de dicha entrega. [El presente párrafo no será aplicable si el porteador efectuó la entrega de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el anterior párrafo c).]¹⁷³

e) Si la parte controladora o el cargador no dan al porteador las instrucciones debidas para la entrega de las mercancías [o en supuestos en los que no sea posible encontrar ni a la parte controladora ni al cargador]¹⁷⁴, el porteador, sin perjuicio de ningún otro remedio de que disponga frente a la parte controladora o al cargador, podrá ejercitar sus derechos conforme a lo previsto en los artículos 50, 51 y 52 ~~40-4~~.

Artículo 50

~~1. 40.4.1~~ a) Si las mercancías han llegado a su lugar de destino y

a) ~~i)~~ si el consignatario no se hace efectivamente cargo de las mercancías en el momento y en el lugar mencionados en el artículo ~~7 3)~~ ~~4-1-3~~ [y si no se ha concluido ningún contrato explícito o implícito entre el porteador o la parte ejecutante y el consignatario, que suceda al contrato de transporte]¹⁷⁵; o

b) ~~ii)~~ si el porteador no está autorizado, conforme a la normativa legal o reglamentaria aplicable, a hacer entrega al consignatario de las mercancías,

¹⁷² En los párrafos 83 a 88 del documento A/CN.9/526 pueden verse diversas observaciones y explicaciones respecto del apartado 10.3.2 d) (ahora párrafo d)). La primera inquietud expresada en el párrafo 88 de A/CN.9/526 es la de que deberían precisarse mejor los derechos del tenedor en cuyo poder obrara un título de transporte negociable tras la entrega de las mercancías. Se pensó que la solución tal vez estuviera en indicar en apartado d) que dicho tenedor adquiriría derechos frente al porteador, conforme se expresa con las palabras insertadas entre corchetes en dicho texto. Cabría también añadir que esos derechos nacen del incumplimiento por el porteador de su obligación conforme al párrafo 5.1 (ahora artículo 10), aun cuando ello tal vez no sea aconsejable. Cabe señalar también a la atención la nueva formulación, de alcance muy superior, que se sugiere, más adelante, para el párrafo 13.1 (ahora artículo 59). La inquietud expresada en el párrafo 88 de A/CN.9/526 respecto de la posible incertidumbre del texto “no tuviera ni pudiera haber tenido razonablemente conocimiento de dicha entrega” no ha sido expresamente abordada.

¹⁷³ Conforme se indicó en el párrafo 83 de A/CN.9/526. Véase *supra* nota 170.

¹⁷⁴ Se ha insertado este texto a raíz de la sugerencia formulada en el párrafo 89 del documento A/CN.9/526 de que se alineara el apartado 10.3.2 e) (ahora párrafo e) con el apartado 10.3.2 b) ahora párrafo b) mediante la inserción de esta frase.

¹⁷⁵ Como se observó en el párrafo 92 del documento A/CN.9/526, se expresó inquietud respecto de la frase “no se ha concluido ningún contrato explícito o implícito entre el porteador o la parte ejecutante y el consignatario, que suceda al contrato de transporte” por considerar que su texto resultaba confuso, ya que podría referirse al contrato de almacenamiento de las mercancías, si era el que sucedía “al contrato de transporte”, y se dijo que la noción de “explícito o implícito” era difícil de entender, razón por la cual se ha colocado dicho texto entre corchetes para su eventual supresión.

el porteador podrá entonces hacer uso de todo derecho o recurso mencionado en el párrafo ~~2 b)~~.

~~2. b)~~ De darse las circunstancias especificadas en el párrafo ~~1 a)~~, el porteador podrá hacer uso, por cuenta y riesgo y a expensas¹⁷⁶ de la persona con derecho a las mercancías, de algunos o de la totalidad de los derechos y recursos siguientes:

~~a) i)~~ almacenar las mercancías en algún lugar adecuado;

~~b) ii)~~ desembalar las mercancías si se encuentran en contenedores, o tomar toda otra medida que, en opinión del porteador, venga razonablemente impuesta por las circunstancias; o

~~c) iii)~~ hacer que las mercancías se vendan de conformidad con las prácticas, o las prescripciones legales o reglamentarias, del lugar donde las mercancías se encuentren en dicho momento.

~~3. — e)~~ De venderse las mercancías con arreglo a lo previsto en el párrafo ~~2c) b) iii)~~, el porteador podrá deducir del producto de la venta la suma necesaria para

~~a) i)~~ pagar o reembolsar todo gasto en el que se haya incurrido respecto de las mercancías; y

~~b) ii)~~ abonarse o reembolsarse toda otra suma mencionada en el artículo ~~45(1) 9-5 a)~~ que le sea debida, a título de porteador.

A reserva de esas deducciones, el porteador deberá conservar el producto de la venta en beneficio de la persona que tenga derecho a las mercancías.

Artículo 51

~~10.4.2~~ El porteador sólo podrá hacer uso del derecho mencionado en el artículo ~~46 10.4.1~~ tras haber notificado, con antelación razonable¹⁷⁷, de la llegada de las mercancías a su lugar de destino, a la persona indicada en los datos del contrato, de haberse indicado alguna, como persona a la que se haya de notificar dicha llegada, o al consignatario, o si no a la parte controladora o al cargador.

Artículo 52

~~10.4.3~~ Al ejercer alguno de sus derechos mencionados en el artículo ~~50 2)~~ ~~10.4.1 b)~~, el porteador o la parte ejecutante ~~obrarán en calidad de agentes de la~~

¹⁷⁶ Como se observó en el párrafo 97 del documento A/CN.9/526, se expresó inquietud de que el ejercicio por el porteador de sus derechos con arreglo al apartado 10.4.1 (ahora artículo 50) pudiera resultar en gastos que se sumaran a los ya ocasionados por concepto de pérdidas o daños, y que el valor de las mercancías pudiera no bastar, en algunos casos, para sufragar dichos gastos. A fin de responder a dicha inquietud se han insertado las palabras “y a expensas de” en el apartado 10.4.1 b) (ahora párrafo 2).

¹⁷⁷ Como se observó en el párrafo 93 del documento A/CN.9/526, se cuestionó que bastara con dar aviso y que el porteador no tuviera que esperar la respuesta o reacción de la persona notificada antes de ejercitar sus derechos. Se han insertado las palabras “con razonable antelación” a continuación de “aviso” en el apartado 10.4.2 (ahora artículo 51) a fin de responder a esta inquietud.

~~persona que tenga derecho a las mercancías, pero sin responsabilidad alguna será responsable~~¹⁷⁸ por la pérdida o el daño sufrido por las mercancías, ~~a no ser que~~ solamente si dicha pérdida o dicho daño se deban [a un acto u omisión ~~personal~~ del porteador ~~o de la parte ejecutante~~ que se haya cometido con intención de causar dicha pérdida o dicho daño o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que se ocasionaría probablemente dicha pérdida o dicho daño]¹⁷⁹.

CAPÍTULO 11. DERECHO DE CONTROL

Artículo 53

~~11.1. [Por derecho de control sobre las mercancías se entenderá]~~ [El derecho de control ~~sobre las mercancías~~ [incluye] [conlleve] el derecho a convenir con el porteador en alguna modificación del contrato de transporte y el derecho¹⁸⁰ de dar instrucciones al porteador, con arreglo al contrato de transporte, respecto de las mercancías durante el período de su responsabilidad conforme a lo indicado en el artículo 7 1) ~~4.1.1.~~]¹⁸¹ Dicho derecho de dar instrucciones al porteador conlleve las facultades de:

a) ~~→~~ dar o modificar las instrucciones concernientes a las mercancías [en tanto que ello no constituya una alteración del contrato de transporte]¹⁸²;

¹⁷⁸ Se expresó inquietud, en el párrafo 94 del documento A/CN.9/526, de que la formulación del apartado 10.4.3 (ahora artículo 52) pudiera sugerir que un acto u omisión del porteador pudiera dar lugar a alguna responsabilidad de la parte ejecutante. La supresión de las palabras “actos de un agente del titular de las mercancías pero sin ninguna responsabilidad” y la adición de las palabras “será responsable solamente” tienen por objeto responder a dicha inquietud.

¹⁷⁹ Como se observó en el párrafo 94 del documento A/CN.9/526, se sugirió insertar el texto “o de la parte ejecutante” a continuación de las palabras “acto u omisión personal del porteador”, y que se suprimiera el término “personal”. Ambas sugerencias pueden parecer reflejadas en el texto. La sugerencia en el párrafo 96 de A/CN.9/526 de que el texto de los apartados 10.4.3 (ahora artículo 52) y 10.4.1 (ahora artículo 50) tenía una cierta similitud de contenido que debía reflejarse en su texto no obtuvo, al parecer, el apoyo suficiente para ser reflejada en el texto.

¹⁸⁰ La inquietud expresada en el párrafo 103 del documento A/CN.9/526 de que se debe suprimir el apartado iv) (ahora párrafo d)) a fin de salvaguardar la unilateralidad de toda orden que la parte controladora pueda dar al porteador, a diferencia de toda modificación que se introduzca en las condiciones del contrato de transporte, para lo que hará falta que las partes en dicho contrato obren de común acuerdo. Se sugirió, a título de respuesta, que dicha disposición ayudaba a definir el derecho de control en la medida en que aclaraba que durante el viaje la parte controladora ejercía la función de contraparte del porteador. Cabría atender a una y otra inquietud colocando entre corchetes al apartado iv) (ahora párrafo d) e insertando una frase como la del apartado iv) (ahora párrafo d) en el encabezamiento del párrafo 11.1 (ahora artículo 53). Cabe también señalar que se habrá de perfilar también la primera oración del encabezamiento en el supuesto de que se incluya una definición en el artículo 1 g) inspirada en el contenido de dicho encabezamiento.

¹⁸¹ Tal vez el Grupo de Trabajo desee considerar si convendría retocar esta oración y trasladarla a la definición de “derecho de control” en el artículo 1 g). De decidir el Grupo de Trabajo dicho traslado, deberán volverse a examinar las modificaciones sugeridas para el encabezamiento y el párrafo d), *supra* nota 180.

¹⁸² En el párrafo 102 del documento A/CN.9/526 se expresa la inquietud de que el texto “dar o modificar las instrucciones en tanto que ello no constituya una alteración del contrato” se prestaba a ser entendido como contradictorio. Se respondió que debía hacerse una clara

b) ~~ii)~~ reclamar la entrega de las mercancías antes de su llegada al lugar de destino;

c) ~~iii)~~ sustituir al consignatario por alguna otra persona o incluso por una parte controladora;

d) ~~iv)~~ concertar con el porteador alguna modificación del contrato de transporte.¹⁸³

Artículo 54

~~1. 11.2~~ a) Cuando no se haya emitido título de transporte negociable alguno ni ningún documento electrónico no negociable, serán aplicables las reglas siguientes:

a) ~~i)~~ El cargador será la parte controladora salvo que [haya convenido con el consignatario que lo sea otra persona y que él mismo se lo notifique al porteador. El cargador y el consignatario podrán convenir en que el consignatario sea la parte controladora] [designa parte controladora al consignatario o a alguna otra persona]¹⁸⁴.

b) ~~ii)~~ La parte controladora estará facultada para transferir el derecho de control a alguna otra persona, a raíz de lo cual el transferente perderá su derecho de control. El transferente [o el cesionario]¹⁸⁵ dará aviso al porteador de dicha cesión.

c) ~~iii)~~ Siempre que la parte controladora vaya a ejercer su derecho de control de conformidad con el artículo ~~53 11.1~~, deberá presentar algún medio de identificación adecuado.

d) ~~iv)~~ El derecho de control [se extingue] [quedará transferido al consignatario] cuando, al haber llegado las mercancías a su punto de destino, el consignatario reclame la entrega de las mercancías.¹⁸⁶

distinción entre lo que cabría designar como una modificación “normal” o de menor cuantía de las instrucciones dadas respecto de las mercancías y una modificación de mayor alcance que alterara el contrato de transporte. Cabría responder a dichas inquietudes suprimiendo las palabras colocadas entre corchetes, ya que parecen ser innecesarias habida cuenta de que en el apartado 11.3 a) (ahora artículo 55 1)) se establecen los límites dentro de los que podrá ejercerse dicho derecho.

¹⁸³ Véase *supra*, nota 180.

¹⁸⁴ En el párrafo 105 del documento A/CN.9/526, se suscitó la cuestión de por qué hacía falta el consentimiento del consignatario para designar como parte controladora a toda otra persona que no fuera el cargador, cuando el consignatario ni siquiera era parte en el contrato de transporte. Se observó además que si el contrato estipulaba que el cargador fuera parte controladora durante la operación, el texto del apartado ii) (ahora párrafo b)) le facultaba para conferir unilateralmente su derecho de control a otra persona. Se había atendido a estas inquietudes colocando entre corchetes el texto que sigue a “salvo que”, a fin de permitir su eventual supresión, e insertando en su lugar, también entre corchetes, el texto “designa parte controladora al consignatario o a alguna otra persona”.

¹⁸⁵ A fin de responder la inquietud expresada en el párrafo 107 del documento A/CN.9/526, de que, en ciertos países, no sería posible perfeccionar una transferencia del derecho de control mediante un aviso del propio cesionario al porteador, cabría suprimir, en el apartado 11.2 a) ii) (ahora párrafo 1b)) las palabras “o el cesionario”, que han sido colocadas entre corchetes.

¹⁸⁶ Conforme se mencionó en el párrafo 106 del documento A/CN.9/526 y en el párrafo 188 de A/CN.9/WG.III/WP.21, la parte controladora conserva su control sobre las mercancías hasta su entrega definitiva. Ahora bien, nada de lo dicho en el párrafo 11.2 (ahora artículo 54) respecto

2. ~~b)~~ Siempre que se emita un título de transporte negociable, serán aplicables las reglas siguientes:

a) ~~i)~~ El tenedor¹⁸⁷ o, caso de haberse emitido más de un original del título de transporte negociable, el tenedor de todos los originales será la única parte controladora.

b) ~~ii)~~ El tenedor estará facultado para transferir el derecho de control transfiriendo el título de transporte negociable a otra persona de conformidad con el artículo ~~59~~ ~~12.1~~, a raíz de lo cual el transferente perderá su derecho de control. De haberse emitido más de un original de dicho título, todos ellos deberán ser transferidos para que surta efecto una cesión del derecho de control.

c) ~~iii)~~ A fin de ejercer el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el título de transporte negociable, si éste se lo exige. De haberse emitido más de un original de dicho título, deberán presentarse todos los originales [salvo aquellos que obren ya en poder del porteador, en nombre de la propia persona que vaya a ejercer el derecho de control], en ausencia de lo cual no podrá ejercerse el derecho de control¹⁸⁸.

d) ~~iv)~~ Toda orden que el tenedor dé, conforme a lo previsto en el artículo ~~53~~ b), c) y d) ~~11.1 ii), iii), y iv)~~ deberá ser consignada en el título de transporte negociable, al pasar a ser ejecutable con arreglo a lo dispuesto en el artículo ~~55~~ ~~11.3~~.

3. e) Siempre que se emita un documento electrónico negociable:

a) ~~i)~~ El tenedor será la única parte controladora y estará facultado para transferir el derecho de control a alguna otra persona transfiriendo el documento electrónico negociable de conformidad con las reglas de procedimiento

de la duración del derecho de control será aplicable en el supuesto de que se haya emitido un documento electrónico o un título de transporte no negociable. Se pensó que tal vez fuera posible atender a la observación efectuada, razón por la que se ha insertado el apartado 11.2 a) iv) (ahora párrafo 1 d)). Obsérvese, asimismo, que el párrafo 106 de A/CN.9/526 también menciona la inquietud de que se esté abriendo tal vez la puerta para poder frustrar una orden tan frecuente del cargador como la de que no se haga entrega de las mercancías hasta que no se haya recibido del cargador la confirmación de que su precio está ya pagado. Además, dado que el artículo 53 dispone que el derecho de control consiste en la facultad de dar instrucciones al porteador durante el denominado período de responsabilidad del porteador enunciado en el artículo 7, tal vez no sea necesario señalar cuándo termina el derecho de control.

¹⁸⁷ Como se indicó en el párrafo 109 de A/CN.9/526, no parece justificada la inquietud suscitada por la referencia al “tenedor” a la luz de la definición que se da de dicho término en el párrafo 1.12 (ahora artículo 1 f)).

¹⁸⁸ Conforme se observó en el párrafo 110 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que el inciso 11.2 b) iii) (ahora párrafo 2 c)) no había previsto debidamente las consecuencias que tendría el hecho de que el tenedor no presente todos los ejemplares de un título negociable al porteador, y en que, en dicho supuesto, el porteador podría negarse a seguir las instrucciones de la parte controladora. Prevaleció el parecer en el Grupo de Trabajo de que, en el supuesto de que no se presentaran todos los ejemplares de un conocimiento de embarque, la parte controladora no podría ejercitar el derecho de control, y en que habría de establecerse una excepción a la regla de que la parte controladora habrá de presentar todos los ejemplares del conocimiento de embarque, en previsión del supuesto de que algún ejemplar del conocimiento obre ya en poder del porteador. A fin de responder a todas estas inquietudes, se sugiere que convendría insertar los textos subrayados en el inciso 11.2 b) iii) (ahora párrafo 2 c)).

mencionadas en el artículo 6 2.4, a raíz de cuya cesión, el cedente perderá su derecho de control.

b) ~~ii)~~ A fin de ejercer su derecho de control, el tenedor deberá demostrar, si se lo exige el porteador, que él es el tenedor, de conformidad con las reglas de procedimiento mencionadas en el artículo 6 2.4.

c) ~~iii)~~ Toda orden dada por el tenedor, conforme a lo previsto en el artículo 53 b), c) y d) 11.1, ii), iii) y iv), deberá ser consignada en el documento electrónico, al pasar a ser ejecutable con arreglo a lo dispuesto en el artículo 55 11.3.¹⁸⁹

4. ~~d)~~ Pese a ~~las disposiciones de lo dispuesto en el~~ artículo 62 12.4, toda persona que, sin ser el cargador o la persona mencionada en el artículo 31 7.7, haya transferido el derecho de control sin haber hecho uso alguno de dicho derecho quedará liberada, a raíz de dicha cesión, de toda responsabilidad impuesta a la parte controladora por el contrato de transporte o por el presente instrumento.¹⁹⁰

Artículo 55

1. 11.3 a) Variante A del párrafo 1¹⁹¹

A reserva de ~~las disposiciones de lo dispuesto en~~ los párrafos 2 y 3 b) y c) del presente artículo, si alguna de las órdenes mencionadas en el artículo 53 a), b) o c) 11.1 i), ii) o iii)

a) ~~i)~~ puede ejecutarse razonablemente, a tenor de sus propios términos, en el momento de llegar dicha orden a la persona encargada de ejecutarla;

b) ~~ii)~~ no interfiere en el curso normal de las operaciones del porteador o de la parte ejecutante; y

c) ~~iii)~~ no origina gasto adicional alguno, ni pérdida o daño alguno, al porteador o a la parte ejecutante, ni a ninguna otra persona que goce de algún derecho sobre las demás mercancías que se transporten en el mismo buque,

el porteador deberá ejecutar dicha orden. Pero si cabe razonablemente prever que no se cumplirán una o más de las condiciones enunciadas en los apartados a), b) y c) i), ii) y iii) del presente párrafo, el porteador no estará obligado a ejecutar dicha orden.¹⁹²

¹⁸⁹ Conforme se indicó en el párrafo 112 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo aplazó su examen del apartado 11.2 c) (ahora párrafo 3) en tanto no hubiera llegado a un entendimiento más preciso del trato que se deseaba dar a las cuestiones relacionadas con el comercio electrónico.

¹⁹⁰ Conforme se observó en el párrafo 113 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del apartado 11.2 d) (ahora párrafo 4) era en general aceptable.

¹⁹¹ La variante A del párrafo 1 está basada en el texto original del proyecto de instrumento.

¹⁹² Como se observó en el párrafo 117 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo se mostró en general de acuerdo en que el apartado 11.3 a) (ahora párrafo 1) debería ser reformulado a fin de reflejar en su texto las sugerencias recogidas en los párrafos 114 a 116. Se convino en que la nueva estructura de dicho párrafo debería reflejar, en primer lugar, las circunstancias en las que el porteador debería dar curso a toda orden recibida de la parte controladora enunciando, en segundo lugar, las consecuencias a que daría lugar el que se cumpliera o no dichas órdenes. Se

Variante B del párrafo 1

A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el porteador estará obligado a ejecutar toda orden recibida conforme a lo mencionado en el artículo 53 a), b) y c) ~~11.1 i), ii) y iii)~~ si, siempre y cuando:

a) ~~i)~~ la persona que emita dicha orden esté facultada para ejercitar el derecho de control;

b) ~~ii)~~ la orden pueda ser razonablemente ejecutada, a tenor de lo en ella dispuesto, en el momento de llegar dicha orden al porteador;

c) ~~iii)~~ dicha orden no interfiera en el curso normal de las operaciones del porteador o de la parte ejecutante.¹⁹³

2. ~~b)~~ En todos estos supuestos, la parte controladora deberá ~~indemnizar~~ reembolsar¹⁹⁴ al porteador o a las partes ejecutantes, y a toda persona que sea titular de algún derecho sobre otras mercancías transportadas en el mismo buque por cualquier gasto adicional que tal vez les sea ocasionado y deberá indemnizarles de toda pérdida o daño que ~~les sea ocasionado~~ puedan sufrir a resultas de haberse ejecutado alguna orden en el marco de lo dispuesto en el presente artículo.¹⁹⁵

3. ~~e)~~ [En todo supuesto en que el porteador

a) ~~i)~~ prevea razonablemente que la ejecución de una orden recibida en el marco de lo previsto en el presente artículo ocasionará algún gasto adicional o alguna pérdida o daño; pero

b) ~~ii)~~ a pesar de ello esté dispuesto a ejecutarla,

pidió a la Secretaría que preparara un proyecto revisado, que ofreciera posibles variantes, para que sirvieran de base a toda deliberación en algún período ulterior de sesiones.

¹⁹³ Conforme se observó en el párrafo 114 del documento A/CN.9/526, a fin de evitar toda contradicción eventual entre lo dispuesto en el apartado 11.3 a) iii) (ahora párrafo 1 c)) y en el apartado 11.1 ii) (ahora artículo 53 b)) en lo relativo al ejercicio del derecho de control y a la posibilidad de que ocasionara “gastos adicionales”, se sugirió que o bien se debería eximir al porteador de toda obligación de ejecutar una orden recibida en el marco de lo dispuesto en el apartado 11.1 ii) (ahora artículo 53 b)) o se debería limitar, en el apartado 11.3 a) iii) (ahora párrafo 1 c)) el alcance de la obligación del porteador de ejecutar dichas órdenes a aquellos casos en los que su ejecución no suponga un gasto adicional “notable”. Además, conforme se observó en el párrafo 115 de A/CN.9/526, la sugerencia de suprimir el apartado 11.3 a) iii) (ahora párrafo 1 c)) obtuvo considerable apoyo en el Grupo de Trabajo. En vista de dichas sugerencias, cabría reformular el apartado 11.3 a) (ahora párrafo 1) conforme se indica, y cabría restringir el derecho del porteador a tenor del apartado 11.3 c) (ahora párrafo 3), conforme se indica en la nota 196 *infra*. Además, se ha suprimido el párrafo 11.3 a) iii) (ahora párrafo 1c)).

¹⁹⁴ Conforme se observó en el párrafo 56 del documento A/CN.9/510 y en el párrafo 118 del documento A/CN.9/526, la noción de “indemnizar” sugería erróneamente que la parte controladora pudiera incurrir en responsabilidad, por lo que convendría sustituir dicha noción por la de “remunerar”, que correspondía mejor a la consecuencia eventual de un ejercicio legítimo de su derecho de control por la parte controladora.

¹⁹⁵ Los cambios en el apartado 11.3 b) (ahora párrafo 2) se han introducido a raíz de la sugerencia recogida en el párrafo 117 de A/CN.9/526 de que en la nueva estructura del párrafo deben enunciarse, en primer lugar, las circunstancias en las que el porteador deberá seguir las instrucciones u órdenes recibidas de la parte controladora y, en segundo lugar, las consecuencias de una o más de dichas órdenes sean o no ejecutadas.

dicho porteador tendrá derecho a obtener una garantía de la parte controladora] [De solicitarlo el porteador, la parte controladora deberá otorgar una garantía]¹⁹⁶ por la cuantía de todo gasto adicional o de toda pérdida o daño que sea razonable prever.

4. ~~4)~~ El porteador será responsable de toda pérdida o daño de las mercancías que resulte de no haber cumplido una orden de la parte controladora en violación del deber enunciado en el párrafo 1 del presente artículo.¹⁹⁷

Artículo 56

~~11.4~~ Las mercancías, que se entreguen a raíz de una orden dada en consonancia con el artículo ~~53 b)~~ ~~11.1 ii)~~, se tendrán por entregadas en el lugar de destino y les serán aplicables las disposiciones relativas a dicha entrega, según se enuncian en el ~~capítulo artículo~~ ~~10~~.¹⁹⁸

Artículo 57

~~11.5~~ Si durante el período en que las mercancías están bajo la custodia del porteador o de una parte ejecutante, el porteador o la parte ejecutante requiere razonablemente que se le den instrucciones o que se le facilite información o algún documento además de los mencionados en el artículo ~~27 a)~~ ~~7.3 a)~~, ~~dicho porteador o parte ejecutante recabará dichas instrucciones o dicha información o documentos de la parte controladora~~ la parte controladora deberá facilitar dicha información, al serle solicitada por el porteador o dicha parte ejecutante.¹⁹⁹ Si tras un esfuerzo

¹⁹⁶ Aun cuando se estimó que el apartado 11.3 c) (ahora párrafo 3) era “en general aceptable”, como puede verse en el párrafo 119 de A/CN.9/526, se han efectuado ciertos cambios, que pueden verse marcados, a la luz de las observaciones sobre el apartado 11.3 a) (ahora artículo 51 1)). Véase nota 193 *supra*.

¹⁹⁷ Como se observó en el párrafo 116 del documento A/CN.9/526, se había suscitado una cuestión acerca de la índole de la obligación incurrida por el porteador a tenor del párrafo 11.3 (ahora artículo 55), y acerca de si debía suavizarse la obligación impuesta al porteador de ejecutar la orden, obligándole únicamente a ejecutar, conforme sea posible, las órdenes recibidas de la parte controladora. Se expresó el parecer de que era preferible que estuviera sujeto a una obligación estricta de ejecutar la orden o las órdenes que recibía. Ahora bien, el porteador no sería responsable de las consecuencias de no haber ejecutado la orden si conseguía demostrar que hizo todo lo razonablemente posible por ejecutarla o que la ejecución de la orden recibida no era razonable en las circunstancias del caso. Respecto de cuáles debían de ser las consecuencias de no haber cumplido una orden, se sugirió que el texto del proyecto de instrumento fuera más explícito indicando, por ejemplo, el tipo de responsabilidad incurrida por el porteador a raíz de su incumplimiento y sus consecuencias para la ejecución subsiguiente del contrato. A fin de dar seguimiento a dichos pareceres, se ha insertado un nuevo apartado 11.3 d) (ahora párrafo 4). Respecto de las consecuencias del incumplimiento de las órdenes recibidas, se presume que la intención implícita era que, en todo supuesto en el que debiera haberse ejecutado la orden, el porteador sea responsable por concepto de daños. Si el Grupo de Trabajo decide que se incluya alguna disposición en dicho sentido, tal vez desee considerar también si debe imponerse algún límite a dicha responsabilidad.

¹⁹⁸ Según se señaló en el párrafo 120 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del párrafo 11.4 (ahora artículo 56) era en general aceptable.

¹⁹⁹ Conforme se observó en el párrafo 121 del documento A/CN.9/526, no obtuvo apoyo la sugerencia de que se diera, en el párrafo 11.5 (ahora artículo 57), al porteador la opción de poder recabar instrucciones “del cargador o de la parte controladora”. Como se indicó en el párrafo 122 de A/CN.9/526, la sugerencia de que se hiciera referencia no sólo al porteador sino también a la parte ejecutante obtuvo apoyo general. En vista también de la recomendación

razonable, el porteador no ha podido identificar y encontrar a la parte controladora, o si la parte controladora no puede dar al porteador instrucciones adecuadas o la información o documentos que reclame, la obligación de hacerlo recaerá sobre el cargador o sobre la persona mencionada en el artículo 31 7.7.

Artículo 58

~~11.6 Las disposiciones de Lo dispuesto en los artículos 53 b) y c) 11.1 ii) y iii), y 55 11.3~~ podrá ser modificado por acuerdo entre las partes. Las partes podrán también restringir o excluir la transferibilidad del derecho de control de la que se habla en el artículo ~~54 1) b) 11.2 a) ii)~~. De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable, toda estipulación de las partes conforme a lo previsto en el presente párrafo deberá estar consignada en los datos del contrato o incorporada²⁰⁰ a ellos, por remisión.

CAPÍTULO 12. TRANSFERENCIA DE DERECHOS

Artículo 59

1. 12.1.1 De emitirse un título de transporte negociable, su tenedor estará facultado para transferir todo derecho incorporado a dicho título transfiriendo el propio título a otra persona,

a) ~~i)~~ debidamente endosado a la misma o endosado en blanco, si es un título a la orden, o,

b) ~~ii)~~ sin endoso alguno, si es un título al portador o un título endosado en blanco, o también,

c) ~~iii)~~ sin endoso alguno, si es un título emitido a la orden de determinada persona y la transferencia se hace entre el primer tenedor del título y dicha persona.²⁰¹

2. 12.1.2 De emitirse un documento electrónico negociable, su tenedor estará facultado a transferir todo derecho incorporado a dicho documento electrónico, tanto si el documento se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a

mencionada en el párrafo 123 de A/CN.9/526, se han introducido ciertos cambios a fin de aclarar el texto del apartado 11.5 (ahora artículo 57).

²⁰⁰ Conforme se indicó en el párrafo 126 del documento A/CN.9/526, hubo amplio apoyo en el Grupo de Trabajo a favor de que en el texto revisado del proyecto de párrafo 11.6 (ahora artículo 58) se evitara sugerir restricción alguna de la autonomía contractual de las partes para apartarse, en su contrato, de lo dispuesto en el artículo 11 (ahora capítulo 11). Cabe deducir además de la última oración del apartado 11.6 (artículo 58 actual) que su texto será únicamente aplicable si el título de transporte o el documento electrónico emitido es negociable. El texto revisado menciona consiguientemente este extremo, junto con la referencia que se sugirió a todo acuerdo incorporado por remisión.

²⁰¹ Como se observó en el párrafo 133 del documento A/CN.9/526, hubo fuerte apoyo en el Grupo de Trabajo por mantener el texto actual del apartado 12.1.1 (ahora artículo 59 1)) en aras de la armonía y por prestarse bien al empleo de documentos electrónicos negociables. Se tomó nota de la inquietud mencionada en el párrafo 132 de A/CN.9/526 respecto de los títulos negociables nominativos en el marco de algunos ordenamientos internos.

la orden de determinada persona, transfiriendo dicho documento de conformidad con las reglas de procedimiento mencionadas en el artículo ~~6 2-4~~.²⁰²

Artículo 60

~~1. 12.2.1~~ Sin perjuicio de ~~las disposiciones de lo dispuesto en el artículo 57 11-5~~, todo tenedor, que no sea el cargador, que no ejercite derecho alguno nacido del contrato de transporte, no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de pasar a ser tenedor.²⁰³

~~2. 12.2.2~~ Todo tenedor, que no sea el cargador, que ejercite algún derecho en virtud del contrato de transporte, asumirá [toda responsabilidad que le sea impuesta a tenor del contrato en la medida en que dicha responsabilidad esté incorporada al título de transporte negociable o al documento electrónico negociable o sea determinable a partir de lo en ellos consignado] [toda responsabilidad que recaiga sobre la parte controladora con arreglo al capítulo 11 y toda responsabilidad imputable al cargador por el pago del flete, o por concepto de flete falso, sobrestadía y daños por la detención del buque, en la medida en que esas responsabilidades estén consignadas en el título de transporte negociable o en el documento electrónico negociable]²⁰⁴.

~~3. 12.2.3~~ Todo tenedor, que no sea el cargador, que

(a) ~~i)~~ convenga con el porteador, con arreglo al artículo ~~4 2-2~~, en sustituir un título de transporte negociable por un documento electrónico negociable o, a la inversa, un documento electrónico negociable por un título de transporte negociable, o que

(b) ~~ii)~~ transfiera sus derechos con arreglo al artículo ~~59 12-1~~,

no habrá ejercitado derecho alguno nacido del contrato de transporte a los efectos de los ~~artículos párrafos 1 12.2.1 y 2 12.2.2~~.²⁰⁵

²⁰² Conforme se indicó en el párrafo 134 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo tomó nota de que el apartado 12.2.1 (ahora párrafo 1) sería examinado en alguna fecha ulterior juntamente con otras disposiciones del proyecto de instrumento relativas a los documentos electrónicos.

²⁰³ Conforme se observó en el párrafo 136 del documento A/CN.9/526, hubo cierto apoyo en el Grupo de Trabajo por el parecer de que el contenido del apartado 12.2.1 (ahora párrafo 1) era superfluo. Ahora bien, al parecer no hubo suficiente apoyo en el Grupo de Trabajo a favor de dicha conclusión.

²⁰⁴ Conforme se indicó en el párrafo 140 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un texto revisado del apartado 12.2.2 (ahora párrafo 2) que reflejara debidamente los pareceres expresados. Ahora bien, los pareceres expresados en los precedentes párrafos 137 a 139 no eran coherentes. Los que deseaban una revisión del texto pidieron que en él se dispusiera cuáles eran las responsabilidades que asumiría todo tenedor, que hiciera uso de algún derecho nacido del contrato de transporte, a tenor de dicho contrato. Pese a que hubo cierta oposición a que se precisara dicho extremo se ha intentado revisar algo el texto. Cabe señalar que existe cierta responsabilidad que tal vez deba considerarse, es decir, la responsabilidad por toda pérdida, daño o lesión causada por las mercancías (pero excluyendo en todo caso la responsabilidad a que pudiera dar lugar el incumplimiento de las obligaciones del cargador en el marco de lo dispuesto en el párrafo 7.1 (ahora artículo 25)).

²⁰⁵ Como se indicó en el párrafo 141 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del apartado 12.2.3 (ahora párrafo 3) era en general aceptable.

Artículo 61

~~[12.3 La transferencia de derechos nacidos de un contrato de transporte, a raíz del cual no se haya emitido ningún título de transporte negociable o ningún documento electrónico negociable, se efectuará de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional aplicable al contrato de transporte relacionado con la transferencia de derechos~~ el derecho interno que sea por lo demás aplicable. Dicha transferencia podrá efectuarse por vía electrónica. Ninguna transferencia del derecho de control se tendrá por efectuada en tanto no haya sido notificada [por el cedente o el cesionario] al porteador.]²⁰⁶

Artículo 62

~~[12.4 Si la transferencia de derechos nacidos de un contrato de transporte, a raíz del cual no se haya emitido título de transporte negociable alguno o ningún documento electrónico negociable, conlleva la transferencia de alguna responsabilidad conexa con el derecho transferido o que nazca de dicho derecho, el cedente y el cesionario serán mancomunada y solidariamente responsables de dicha o dichas obligaciones~~ no quedará liberado de su responsabilidad, sin que medie el consentimiento del porteador.]²⁰⁷

²⁰⁶ Como se observó en el párrafo 142 del documento A/CN.9/526, se expresó inquietud respecto de la posibilidad de que hubiera discordancia entre lo dispuesto en el párrafo 12.3 (ahora artículo 61) y el derecho interno en aquellos países en los que la notificación de la cesión de un derecho ha de ser dada por el cedente, sin que pueda darla el cesionario. Se sugirieron dos soluciones alternativas para el párrafo 142 de A/CN.9/526, pero la primera de ellas, consistente en hacer una remisión al derecho interno aplicable al contrato de transporte, al final de la oración, podría no ser compatible con la sugerencia subsiguiente, dada en el párrafo 143 de A/CN.9/526, de hacer una remisión general, en la primera oración, al “derecho aplicable” en vez de a “las disposiciones del derecho interno aplicable”, a fin de evitar conflictos de leyes potencialmente complejos. Por ello, se optó por la sugerencia alternativa de suprimir las palabras “por el cedente o el cesionario”, que se han colocado entre corchetes. Se ha adoptado además la sugerencia de hacer en la primera oración una remisión al derecho interno por lo demás aplicable, y se ha colocado la totalidad del texto de este artículo entre corchetes, conforme se sugirió.

²⁰⁷ Como se observó en el párrafo 148 del documento A/CN.9/526, a la luz de las deliberaciones sobre el proyecto de artículo 12 (ahora capítulo 12) y sobre el párrafo 12.4 (ahora artículo 62), el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara y colocara entre corchetes una versión revisada del párrafo 12.4 (ahora artículo 62), que reflejara debidamente las opiniones expresadas. La sugerencia pertinente que sigue en el párrafo 147 de A/CN.9/526 es que la responsabilidad del cedente y del cesionario no tenía por qué ser mancomunada y solidaria. Se sugirió, a título de alternativa, que no se permita que el cedente quede liberado de su responsabilidad sin el consentimiento del porteador.

El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar el siguiente texto, a título de variante eventual de lo dispuesto en los artículos 61 y 62:

“Artículo 61 *bis*.

1. De no haberse emitido ni título de transporte negociable alguno ni documento electrónico negociable alguno, la transferencia de los derechos nacidos de un contrato de transporte, se regirá por la ley que sea aplicable al contrato por el que se transfieran dichos derechos o, si dichos derechos no se transfieren por vía contractual, por la ley aplicable a dicha cesión. [Ahora bien, la transferibilidad de los derechos que se vayan a transferir se regirá por la ley aplicable al contrato de transporte.]

CAPÍTULO 13. DERECHOS DE ACCIÓN O PROCESALES

Artículo 63

Variante A²⁰⁸

~~13.1~~ A reserva de lo dispuesto en los artículos ~~64~~ ~~13.2~~ y ~~65~~ ~~13.3~~, toda acción nacida del contrato de transporte sólo podrá ser ejercitada frente al porteador o una parte ejecutante por:

- a) ~~i)~~ el cargador,
- b) ~~ii)~~ el consignatario,
- c) ~~iii)~~ todo tercero al que el cargador o el consignatario haya ~~cedido~~ transferido²⁰⁹ sus derechos,

según cuál de los interesados anteriormente citados haya sufrido la pérdida o el daño imputable a algún incumplimiento del contrato de transporte,

d) ~~iv)~~ todo tercero que haya adquirido por subrogación, con arreglo al derecho interno aplicable, algún derecho nacido del contrato de transporte, como por ejemplo algún asegurador.

De haberse traspasado, por cesión o por subrogación, conforme se indicó anteriormente algún derecho de acción, el porteador y la parte ejecutante tendrán derecho a invocar, frente a dicha acción, toda excepción y toda limitación de su responsabilidad que sea oponible frente a dicho tercero con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte o a lo dispuesto en el presente instrumento.²¹⁰

Variante B

Toda acción nacida o que resulte de un contrato de transporte podrá ser ejercitada por toda persona que tenga algún derecho legítimo al cumplimiento de alguna obligación nacida o que resulte de dicho contrato, siempre que dicha persona haya sufrido algún daño o alguna pérdida.²¹¹

2. Con independencia de la ley que sea declarada aplicable con arreglo al párrafo 1, toda transferencia de derechos podrá efectuarse por vía electrónica y, para ser válida, deberá ser notificada al porteador [ya sea por el cedente o por el cesionario].

3. Si la transferencia conlleva alguna responsabilidad conexa con el derecho transferido o que nazca de dicho derecho, el cedente y el cesionario deberán asumir mancomunada y solidariamente dicha responsabilidad.”

²⁰⁸ La variante A del artículo 63 está basada en el texto original del proyecto de instrumento.

²⁰⁹ Se sugiere este cambio terminológico a fin de alinear el texto de este artículo con el resto del capítulo.

²¹⁰ Como se observó en el párrafo 157 del documento A/CN.9/526, pese haber expresado firme apoyo por la supresión del párrafo 13.1 (ahora artículo 63), el Grupo de Trabajo decidió aplazar toda decisión respecto de dicho párrafo hasta después de haber completado su examen de los proyectos de artículo y haber examinado más a fondo el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento.

²¹¹ Conforme se observó en el párrafo 157 del documento A/CN.9/526, se pidió a la Secretaría que preparara alguna variante, en forma de una declaración general, por la que se reconociera el

Artículo 64

~~13.2~~ De emitirse un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable, su tenedor estará facultado para ejercitar toda acción nacida del contrato de transporte frente al porteador o alguna parte ejecutante, ~~sin tener que probar que ha sea o no él quien haya sufrido alguna pérdida o daño. Si dicho tenedor no ha sufrido pérdida o daño alguno, se estimará que actúa en nombre de la persona que haya sufrido la pérdida o el daño ocasionado.~~²¹²

Artículo 65

~~13.3~~ De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable y de no ser el demandante ~~una de las personas mencionadas en el artículo 13.1, sin ser~~ el tenedor, dicho demandante deberá no sólo probar el daño o la pérdida que le haya sido ocasionado por el incumplimiento del contrato de transporte, sino que deberá probar además que el tenedor no ha sufrido ~~dicha la~~ pérdida o ~~dicho el~~ daño que sean objeto de su demanda.²¹³

CAPÍTULO 14. PLAZO PARA PRESENTAR UNA DEMANDA

Artículo 66

14.1 Variante A²¹⁴

El porteador ~~queda~~ quedará liberado de toda responsabilidad respecto de las mercancías, de no haberse entablado un procedimiento judicial o arbitral contra él dentro del plazo de [un] año. El cargador ~~queda~~ quedará liberado de toda responsabilidad, en la que pueda haber incurrido conforme a lo dispuesto en el capítulo 7 del presente instrumento, de no haberse entablado un procedimiento judicial o arbitral contra él dentro del plazo de [un] año.²¹⁵

derecho de toda persona, que gozara de algún interés legítimo en el cumplimiento del contrato de transporte, a presentar una demanda judicial si es que dicha persona había sufrido alguna pérdida o daño. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si el texto formulado acomoda debidamente la situación en la que pueda encontrarse un transitario.

²¹² Aun cuando no se haya formulado ninguna solicitud a la Secretaría respecto del párrafo 13.2 (ahora artículo 64) (véanse los párrafos 160 y 161 de A/CN.9/526), desde una perspectiva textual, la formulación puede ser mejorada conforme se sugiere. Además, cabe cuestionar la necesidad de la última oración. De hecho, si se reconoce el derecho a entablar una acción del tenedor con independencia de si el daño o la pérdida son suyos, la relación del tenedor y la persona que haya efectivamente sufrido dicha pérdida o daño queda fuera del ámbito de aplicación del proyecto de instrumento.

²¹³ Como cabe deducir de lo dicho respecto de este texto en el párrafo 162 del documento A/CN.9/526, no se pidió a la Secretaría la preparación de una nueva versión de este artículo, ahora bien, se sugirieron ciertos cambios que pueden verse indicados en el texto.

²¹⁴ La variante A del artículo 66 está basada en el texto original del proyecto de instrumento.

²¹⁵ Como se indicó en el párrafo 169 del documento A/CN.9/526 el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que colocara la expresión numérica “un” entre corchetes, y que preparara una versión revisada del proyecto de párrafo 14.1 (ahora artículo 66) que reflejara debidamente las opiniones expresadas.

Se preguntó, en el párrafo 166 de A/CN.9/526, por qué se mencionaba únicamente, respecto del plazo para presentar demanda, la responsabilidad del cargador a tenor del artículo 7 (ahora

Variante B

Todo [a] [derecho] [acción] ejercitable respecto del transporte de mercancías, efectuado en el marco del régimen del presente instrumento, prescribirá [se extinguirá] si no se ha entablado un procedimiento judicial o arbitral dentro del plazo de [un] año.

Artículo 67

~~14.2~~—El plazo mencionado en el artículo ~~66~~ ~~14.1~~ empezará a correr a partir del día en que el porteador haya completado la entrega al consignatario de las mercancías a él destinadas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo ~~7.3) ó 7.4)~~ ~~4.1.2 ó 4.1.4~~ o, de no haberse efectuado la entrega de las mercancías, a partir del [último] día en el que las mercancías debían haber sido entregadas. No será computable a efectos de dicho plazo el día que se señale para que comience a correr.²¹⁶

capítulo 7) del proyecto de instrumento, y no se mencionaba también la responsabilidad del cargador a tenor de otros artículos, tales como el artículo 9 (ahora capítulo 9). Se sugirió además que todas las personas, que podían incurrir en responsabilidad a tenor del contrato de transporte, debían ser mencionadas en el párrafo 14.1 (ahora artículo 66). Cabe sugerir que si bien no todas las obligaciones nacidas del contrato de transporte están reguladas por el proyecto de instrumento, por ejemplo la responsabilidad eventual del porteador por haber cargado las mercancías, tal vez proceda que el artículo 14 (ahora capítulo 14) sea aplicable a todo tipo de responsabilidad que sí esté regulado por el instrumento.

Tal vez sea buena la solución sugerida en el párrafo 166 de A/CN.9/526 de que se disponga únicamente que prescribirá toda demanda relativa a asuntos que son objeto del proyecto de instrumento (o que todo derecho se extinguirá).

Se expresó también inquietud en el párrafo 167 de A/CN.9/526 acerca de si el transcurso de cierto plazo puede extinguir el derecho o hacer que la acción prescriba. El transcurso de cierto plazo extingue el derecho con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby (artículo 3 6)), y a los convenios COTIF-CIM (artículo 47), Varsovia (artículo 29) y probablemente CMR (artículo 32). Extingue también la acción con arreglo a las Reglas de Hamburgo (artículo 20), el Convenio Multimodal 1980 (artículo 25), el CMNI (artículo 24) y el Convenio de Montreal (artículo 35). Tal vez sea aconsejable que de momento se tengan presentes ambas alternativas. Por ello, se ha sugerido un texto alternativo en la variante B.

²¹⁶ Como se indicó en el párrafo 174 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que retuviera el texto del párrafo 14.2 (ahora artículo 67), pero estudiándose la posibilidad de introducir alguna variante como reflejo de las opiniones expresadas.

Se expresó inquietud en el párrafo 170 de A/CN.9/526 de que la fecha de entrega indicada “en el contrato de transporte” pudiera ser muy anterior a la fecha de entrega efectiva, por lo que sería preferible referirse a la fecha de entrega efectiva. Ahora bien, se expresó igualmente inquietud de que el consignatario demorara unilateralmente dicha entrega efectiva. El texto habla del día en que “el porteador haya completado la entrega”, que viene a ser el día de entrega efectiva de las mercancías. Habida cuenta del texto del apartado 4.1.1 (ahora artículo 7 1)) cabría añadir las palabras “al consignatario” para darle mayor coherencia.

Se expresó también inquietud, en el párrafo 171 de A/CN.9/526, respecto de la expresión “el último día” en que debían haberse entregado las mercancías, como fecha inicial ~~del curso~~ del plazo para la presentación de la demanda judicial, en supuestos en los que no se haya hecho entrega de las mercancías. Tal vez no sea fácil encontrar alguna variante de dicho texto, ya que en todo supuesto en el que no se haya hecho entrega de las mercancías sería aún más difícil de determinar “el último día”. Se sugiere suprimir estas palabras.

En el párrafo 172 de A/CN.9/526 se menciona asimismo la inquietud de que el demandante espere a que haya transcurrido prácticamente el plazo para presentar su demanda, a fin de obstaculizar en lo posible la presentación de una contrademanda, por haber transcurrido ya el

Artículo 68

~~14.3~~ Toda persona que sea objeto de una reclamación podrá, en todo momento durante el curso del plazo de prescripción, prorrogar dicho plazo mediante una declaración dirigida al reclamante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado por una o más declaraciones similares.²¹⁷

Artículo 69

~~14.4~~ Toda acción de repetición, entablada por una persona que haya sido declarada responsable con arreglo al régimen del presente instrumento, podrá ser presentada incluso después de expirado el plazo de prescripción fijado en el artículo ~~66~~ ~~14.4~~ con tal de que la acción de repetición sea presentada dentro del más largo de

a) el plazo otorgado por la ley del Estado donde se vaya a entablar el procedimiento; o

b) Variante A²¹⁸

un plazo de 90 días que empezará a correr a partir de la fecha en que la persona, que presente la acción de repetición, haya

- i) satisfecho la reclamación presentada contra ella; o
- ii) haya sido emplazada en un juicio abierto contra ella.

Variante B

un plazo de 90 días que empezará a correr a partir de la fecha en que

i) la persona que presente la acción de repetición haya satisfecho la reclamación presentada contra ella; o

ii) se haya pronunciado sentencia firme y no apelable contra la persona que presente la acción de repetición.²¹⁹

plazo para dichas actuaciones. Cabría evitar esta maniobra haciendo mención de la contrademanda en el apartado 14. 4 b) ii) (ahora artículo 69 b) ii)) conforme se indicó en el párrafo 172, o regulando las contrademandas en un párrafo aparte del proyecto de instrumento. Véase *infra* la variante del párrafo 14.5 (ahora artículo 71).

Se sugirió asimismo, en el párrafo 173 de A/CN.526, que cabría fijar unas fechas distintas para el comienzo de los plazos para la presentación de una demanda contra el porteador y contra el cargador, respectivamente. Esta solución pudiera, no obstante, resultar una complicación innecesaria.

²¹⁷ Conforme se observó en el párrafo 175 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del párrafo 14.3 (ahora artículo 68) era en general aceptable.

²¹⁸ La variante A del artículo 69 está basada en el texto original del proyecto de instrumento.

²¹⁹ Conforme se indicó en el párrafo 178 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un proyecto revisado del párrafo 14.4 (ahora artículo 69), que reflejara debidamente los pareceres expresados.

En el párrafo 176 de dicho documento se indicó que en algunos países de tradición civil o romanista, no era posible entablar una acción de repetición en tanto no se hubiera pronunciado una sentencia firme contra el que deseaba entablarla, y se sugirió que el plazo de 90 días

Artículo 70

~~14.4 bis~~ Toda contrademanda entablada por una persona declarada culpable a tenor del régimen del presente instrumento podrá ser presentada, incluso después de expirado el plazo de prescripción mencionado en el artículo 66,

~~14.1~~ con tal de que se presente dentro de un plazo de 90 días que empezará a correr a partir del día en que la persona que presente la contrademanda haya sido emplazada en un juicio abierto contra ella.²²⁰

Artículo 71

~~14.5~~ Si el propietario inscrito de un buque consigue rebatir la presunción de que él es el porteador, con arreglo al artículo 36 3) ~~8.4.2~~, podrá entablarse una acción frente al fletador a casco desnudo del buque aún después de expirado el plazo mencionado en el artículo 66 ~~14.1~~, con tal de que se presente la demanda dentro del más largo de los siguientes plazos:

- a) el plazo otorgado por la ley del Estado donde se vaya a entablar el proceso; o
- b) un plazo de 90 días a contar de la fecha en que el propietario inscrito del buque
 - i) [pruebe que su buque navegaba durante la operación de transporte con arreglo a un fletamento a casco desnudo; e]
 - [ii] identifique debidamente al fletador a casco desnudo de su buque.]²²¹

comenzara a correr a partir de la fecha en que dicha sentencia fuera firme. Se ofrecía, por ello, una variante por la que el plazo de 90 días empezaría a correr a partir del día en que la sentencia contra la persona que entablara la acción de repetición fuera firme e inapelable. Dichas sugerencias han sido reflejadas en la Variante B.

²²⁰ En el párrafo 177 del documento A/CN.9/526, se reiteró que debería otorgarse cierto margen para la presentación de una contrademanda, ya sea en el marco del apartado 14.4 b) ii) (ahora artículo 69 b) ii)) o en un artículo separado, pero que se debería otorgar a la contrademanda un margen similar al previsto en el apartado 14.4 b) ii) (ahora artículo 69 b) ii)). El párrafo 14.4 *bis* (ahora artículo 70) enuncia en un artículo aparte la disposición sugerida.

²²¹ Como se observó en el párrafo 182 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara una versión revisada del párrafo 14.5 (ahora artículo 71), prestando la debida atención a las opiniones que se habían expresado. Se tomó nota igualmente de que el Grupo de Trabajo había pedido a la Secretaría que retuviera el apartado 8.4.2 (ahora artículo 36 3)) entre corchetes, por lo que pidió igualmente a la Secretaría que retuviera el párrafo 14.5 (ahora artículo 71) entre corchetes, habida cuenta de la conexión entre uno y otro artículo.

Dicho vínculo entre el párrafo 14.5 (ahora artículo 71) y el apartado 8.4.2 (ahora artículo 36 3)) fue señalado en el párrafo 179 de A/CN.9/526, razón por la cual se mantiene entre corchetes el párrafo 14.5 (ahora artículo 71).

En el párrafo 180 de A/CN.9/526 se expresó la inquietud de que de poco serviría un plazo de 90 días en el supuesto de que un demandante, que fuera propietario de la carga, tuviera dificultad en identificar al porteador. Se estima que ese problema ha sido resuelto en el texto actual del apartado 14.5 b) ii) (ahora párrafo b) ii)).

CAPÍTULO 15. VÍA JUDICIAL²²²Variante AArtículo 72

En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente instrumento, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente, a tenor de la ley del foro, dentro de cuya jurisdicción esté situado uno de los lugares siguientes:

a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

[b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en dicho lugar un establecimiento, sucursal o agencia que haya intervenido en la celebración del contrato; o]²²³.

c) El lugar de recepción o el lugar de entrega de las mercancías; o

d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el título de transporte o en el documento electrónico.

Artículo 73

No obstante lo dispuesto en el artículo 72, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Parte en el que el buque que efectúe el transporte [o todo buque que intervenga en dicha operación], así como cualquier otro buque que pertenezca al porteador, haya sido embargado de conformidad con la normativa aplicable del derecho interno de dicho Estado o del derecho internacional.

Artículo 74

No podrá incoarse ningún procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías, con arreglo al presente instrumento, en un lugar que no esté señalado en los artículos 72 ó 73 del presente artículo. Lo dispuesto en el presente artículo no privará de competencia a ningún tribunal de un Estado Parte para imponer toda medida cautelar que sea del caso.

Se sugirió además que cabría fusionar los incisos i) y ii) del apartado 14.5 b) (ahora párrafo b)), dado que el requisito enunciado en el inciso ii) era lo bastante riguroso para subsumir en él al requisito enunciado en el inciso i). Se ha propuesto un texto revisado.

²²² Como se observó en el párrafo 159 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara proyectos de disposición relativos a la posibilidad de recurso de las partes a la vía judicial o arbitral, con posibles variantes que reflejaran la diversidad de pareceres y sugerencias formuladas en el curso del debate.

Se han preparado dos juegos alternativos de disposiciones relativas a la vía judicial y a la vía arbitral, respectivamente, basados ambos en los artículos 21 y 22 de las Reglas de Hamburgo con alguna modificación textual que se estimó oportuna. La variante A de los capítulos 15 y 16 reproduce plenamente el régimen enunciado en las Reglas de Hamburgo, mientras que la variante B de los capítulos 15 y 16 omite aquellos párrafos que el Subcomité Internacional sobre la Uniformidad del Derecho de Transporte Marítimo del CMI sugirió que se suprimiera (véase CMI *Yearbook 1999*, pág. 136 y, con más detalle, CMI *Yearbook 1997*, págs. 350 a 356).

²²³ Véase *supra* nota 30.

Artículo 75

1. Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente, a tenor de los artículos 72 ó 73, o cuando dicho tribunal haya pronunciado sentencia, no podrá entablarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, salvo que la sentencia pronunciada por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en donde se abra el nuevo procedimiento.

2. Para los fines del presente capítulo, no se considerará como ejercicio de una nueva acción la apertura de actuaciones destinadas a obtener la ejecución de una sentencia;

3. Para los fines del presente capítulo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o a un tribunal de otro país, que se haga de conformidad con lo dispuesto en el artículo 73, no se considerará como ejercicio de una nueva acción.

Artículo 75 bis

No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes, después de presentado una reclamación basada en el contrato, por el que se designe el lugar donde el demandante podrá ejercitar una acción.

Variante BArtículo 72

En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente instrumento, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente, a tenor de la ley del foro, dentro de cuya jurisdicción esté situado alguno de los lugares siguientes:

a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

[b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en dicho lugar el establecimiento, la sucursal o agencia que intervino en la celebración del contrato; o]²²⁴

c) El lugar de recepción o el lugar de entrega de las mercancías; o

d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el título de transporte o en el documento electrónico.

Artículo 73

Pese a lo dispuesto en el artículo 72, podrá ejercitar su acción ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Parte en el que el buque que efectúe el transporte [o todo buque que intervenga en dicha operación], o cualquier otro buque que pertenezca al porteador, haya sido embargado de conformidad con la normativa aplicable del derecho interno de dicho Estado o del derecho internacional.

²²⁴ Véase *supra* nota 30.

Artículo 74

No podrá incoarse ningún procedimiento relativo al transporte de mercancías, con arreglo al presente instrumento, en un lugar que no sea alguno de los indicados en el artículo 72 o 73 del presente capítulo. Lo dispuesto en el presente artículo no privará de competencia a ningún tribunal de un Estado Parte para la imposición de toda medida cautelar que sea del caso.

Artículo 75

No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes, después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte, por el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

CAPÍTULO 16. ARBITRAJE²²⁵

Variante A

Artículo 76

A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar por un acuerdo que conste por escrito que toda controversia relativa a un contrato de transporte al que sea aplicable el presente instrumento sea sometida a arbitraje.

Artículo 77

De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable, el acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria deberá estar consignado en dicho título o documento, o deberá haber sido expresamente incorporado al mismo por remisión. De haberse estipulado en un contrato de fletamento que toda controversia, a que pueda dar lugar su ejecución, sea sometida a arbitraje y de no haberse consignado expresamente, en todo título de transporte negociable o documento electrónico negociable emitido a raíz de dicho contrato, que dicha estipulación será vinculante para el tenedor de dicho título o documento, el porteador no podrá invocar lo estipulado en el contrato contra un tenedor que haya adquirido de buena fe el título de transporte negociable o el documento electrónico negociable.

Artículo 78

El procedimiento arbitral será abierto, a elección del demandante, en alguno de los lugares siguientes:

- a) Algún lugar en el territorio del Estado en donde esté situado:
 - i) El establecimiento principal del demandado o, en su defecto, el lugar de residencia habitual del demandado; o

²²⁵ Véase *supra* nota 222. La Variante A del capítulo 16 reproduce plenamente lo dispuesto en las Reglas de Hamburgo, mientras que la Variante B del capítulo 16 omite aquellos párrafos que el Subcomité Internacional sobre Uniformidad del Derecho del Transporte Marítimo de la CMI sugirió que fueran suprimidos.

[ii) El lugar donde se haya celebrado el contrato de transporte, con tal de que el demandado tenga allí el establecimiento, la sucursal o agencia que haya intervenido en la celebración del contrato; o]²²⁶

iii) El lugar donde el porteador o la parte ejecutante haya recibido las mercancías o el lugar de su entrega; o

b) Todo otro lugar que se designe al efecto en el acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria.

Artículo 79

El árbitro o el tribunal arbitral que entiende de la controversia deberá aplicar el régimen del presente instrumento.

Artículo 80

Se entenderá que lo dispuesto en los artículos 77 y 78 forma parte de todo acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria que sea aplicable, por lo que será nula y sin efecto toda estipulación de dicho acuerdo o cláusula que sea incompatible con lo dispuesto en dichos artículos.

Artículo 80 bis

Nada de lo dispuesto en el presente capítulo afectará a la validez de un acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria concertada entre las partes.

Variante B

Artículo 76

A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán estipular mediante un acuerdo que conste por escrito que toda controversia nacida de la ejecución de un contrato de transporte al que sea aplicable el presente instrumento será sometida a arbitraje.

Artículo 77

De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable, el acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria deberá constar en dicho documento o título, o deberá ser expresamente incorporado por remisión al mismo. De haberse estipulado en un contrato de fletamento que toda controversia, nacida de su ejecución, será sometida a arbitraje y de emitirse un título de transporte o un documento electrónico negociable a raíz de dicho contrato en el que no figure indicación expresa alguna de que dicha estipulación será vinculante para el tenedor, el porteador no podrá invocar lo estipulado al respecto en el contrato de fletamento contra un tenedor que haya adquirido de buena fe el título de transporte negociable o el documento electrónico negociable.²²⁷

²²⁶ Véase *supra* nota 30.

²²⁷ El texto enmendado de la variante B del artículo 73 relativo al arbitraje no reproduce el artículo 22.2 de las Reglas de Hamburgo, dado que se pensó que el artículo 22.2 de las Reglas de Hamburgo era demasiado pormenorizado.

Artículo 78²²⁸

Artículo 79

El árbitro o el tribunal de arbitraje aplicará el régimen del presente instrumento a toda controversia.

Artículo 80

Nada de lo dispuesto en el presente capítulo privará de validez a un acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria concertada por las partes después de que haya surgido la controversia relativa al contrato de transporte.

CAPÍTULO 17. ~~15.~~ AVERÍA GRUESA

Artículo 81

~~15.1~~—Nada de lo dispuesto en el presente instrumento impedirá la aplicación de lo estipulado en el contrato de transporte, ni de lo dispuesto en la normativa de derecho interno aplicable, en lo relativo a la liquidación de una avería gruesa²²⁹.

Artículo 82

~~1.15.2~~—[Con la excepción de la disposición relativa al plazo para la presentación de la demanda,] las disposiciones del presente instrumento relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario podrá negarse a contribuir en caso de avería gruesa y la responsabilidad del porteador de resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento si lo hubiere.

2. Toda [acción para demandar] [derecho a reclamar] una contribución en un supuesto de avería gruesa [prescribirá] [se extinguirá] si no se ha entablado un procedimiento judicial o arbitral dentro del plazo de [un año] a partir de la fecha de emisión de la declaración de avería gruesa.²³⁰

²²⁸ Se ha omitido este párrafo a fin de que la variante B refleje adecuadamente las conclusiones de lo deliberado en el Subcomité Internacional sobre Uniformidad del Derecho de Transporte Marítimo del CMI. El CMI no llegó a ninguna decisión al respecto de un texto alternativo adecuado. (Consúltase de nuevo, el *Yearbook 1999* del CMI, pág. 113 y el *Yearbook 1997* del CMI, págs. 350 a 356 donde se habla de ello en más detalle.)

²²⁹ Como se observó en el párrafo 186 del documento A/CN.9/526, hubo amplio apoyo en el Grupo de Trabajo a favor de que el contrato de transporte siguiera incorporando por remisión el régimen de las Reglas de York y Amberes relativo a la avería gruesa. Se estimó que el contenido del párrafo 15.1 (ahora artículo 81) era en general aceptable.

²³⁰ Como se indicó en el párrafo 188 del documento A/CN.9/526, se había sugerido que se debería explicitar más claramente que las disposiciones del proyecto de instrumento relativas al plazo para presentar demanda no eran aplicables en un supuesto de avería común o gruesa. Dado que el párrafo 15.2 (ahora párrafo 1) enuncia que las disposiciones relativas a la responsabilidad del porteador serán la que determinen si el consignatario podrá negarse a contribuir a los gastos por concepto de avería gruesa y la responsabilidad al respecto del porteador, resulta confuso la referencia que se hace a la disposición relativa al plazo para presentar demanda. Se sugiere suprimir dicha referencia. Ello será particularmente importante si se inserta una disposición expresamente destinada a regular el plazo para presentar la demanda.

CAPÍTULO 18. 16. OTROS CONVENIOS

Artículo 83

~~16.1 bis~~ A reserva de lo dispuesto en el artículo 86~~16.2~~, nada de lo dispuesto en el presente instrumento impedirá que un Estado Contratante aplique algún otro instrumento internacional que esté ya en vigor en la fecha del presente instrumento y que sea imperativamente aplicable a contratos primordialmente destinados al transporte de mercancías por algún modo de transporte que no sea el transporte por mar.²³¹

Artículo 84

~~16.2 bis~~ Entre Estados que sean partes en el presente instrumento, su régimen prevalecerá sobre el de todo otro tratado anterior en el que también sean partes [cuando alguna de sus disposiciones sea incompatible con la de esos instrumentos]²³².

Artículo 85

~~16.1~~ El presente instrumento no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, o de la parte ejecutante, previstos en otros convenios internacionales o normas de derecho interno que regulen los límites de la responsabilidad relativos a la explotación comercial de buques [de navegación marítima]²³³.

Como se sugirió en el párrafo 188 del documento A/CN.9/526, debería formularse una disposición aparte relativa al plazo para la presentación de una demanda por concepto de avería gruesa, que dijera, por ejemplo, que el plazo para presentar una demanda por dicho concepto empieza a correr a partir de la emisión de una declaración de avería común o gruesa. Se ha preparado un texto insertado al final del párrafo 15.2 (ahora párrafo 2). Dicho texto debería probablemente servir tanto para la demanda de una contribución como para la demanda de indemnización.

En el párrafo 189 del documento A/CN.9/526, se suscitó la cuestión de si el párrafo 15.2 (ahora párrafo 1) debía ser también aplicable a la responsabilidad por pérdidas imputables a demora y sobrestadías. No parece que el Grupo de Trabajo haya adoptado ninguna decisión al respecto.

²³¹ Como se mencionó anteriormente respecto del apartado 4.2.1 (ahora artículo 8) y respecto de la relación existente entre el proyecto de instrumento y otros convenios de transporte y con el derecho interno (véase nota 42 *supra*), se encomendó también a la Secretaría, en los párrafos 247 y 250 de A/CN.9/526, que preparara una disposición de conflicto de convenios para su inserción eventual en el artículo 16 (ahora capítulo 18). Se sugiera que esa labor no debería afectar adversamente a la sugerencia que se hace en la siguiente nota, sino que debe complementarla. El texto del nuevo párrafo 16.1 *bis* (ahora artículo 83) está tomado del artículo 25 5) de las Reglas de Hamburgo.

²³² La sugerencia en el párrafo 196 del documento A/CN.9/526 de que sería conveniente que se enmendara el párrafo 16.1 (ahora artículo 85) insertando algún texto por el que se disponga que el régimen del proyecto de instrumento prevalecerá sobre el de todo otro convenio de transporte salvo respecto de aquellos Estados que no sean miembros en el nuevo instrumento es conforme a lo dispuesto en el artículo 30 4) de la Convención de Viena. Se sugiere, no obstante, que esta nueva disposición sea formulada en un párrafo aparte, y no en el párrafo 16.1 (ahora artículo 85), que se ocupa de un problema distinto y más concreto y resuelve dicho problema en sentido contrario. La nueva disposición figura como párrafo 16.2 *bis* (ahora artículo 84).

²³³ Se ha suprimido el término "navegación marítima" del párrafo 16.1 (ahora artículo 85), conforme se sugirió en el párrafo 197 del documento A/CN.9/526.

Artículo 86

~~16.2~~—No se incurrirá en responsabilidad en virtud de ~~las disposiciones del~~ presente instrumento por toda pérdida, daño o retraso en la entrega del equipaje, que sea imputable al porteador con arreglo a todo otro convenio o norma de derecho interno relativa al transporte de pasajeros con equipaje [por mar]²³⁴.

Artículo 87

~~16.3~~—No se incurrirá en responsabilidad alguna con arreglo ~~a las disposiciones del~~ al presente instrumento por el daño ocasionado por un accidente nuclear, cuando dicho daño sea imputable a una empresa explotadora de una instalación nuclear:

a) con arreglo al Convenio de París ~~de 29 de julio de 1960~~, acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear de 29 de julio de 1960 conforme fue enmendado por un Protocolo adicional de 28 de enero de 1964, con arreglo a la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 21 de mayo de 1963, conforme fue enmendada por el Protocolo Común relativo a la aplicación de la Convención de Viena y el Convenio de París de 21 de septiembre de 1988, y conforme fue enmendada por el Protocolo de Enmienda de 1963 de la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares de 12 de septiembre de 1997, o con arreglo a la Convención sobre indemnización suplementaria por Daños Nucleares de 12 de septiembre de 1997, o

b) en virtud del derecho interno aplicable a la responsabilidad por tales daños, con tal de que su régimen sea al menos igual de favorable para toda persona que haya sufrido daños como el régimen del Convenio de París o de la Convención de Viena o el de la Convención sobre indemnización suplementaria por daños nucleares.²³⁵

²³⁴ Conforme se indicó en el párrafo 199 del documento A/CN.9/526, se ha colocado entre corchetes las palabras “por mar”.

²³⁵ Conforme se observó en el párrafo 202 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que actualizara la lista de convenciones y de instrumentos internacionales del párrafo 16.3 (ahora artículo 87) y que preparara un párrafo 16.3 (ahora artículo 87) revisado, en el que se reflejaran debidamente los pareceres expresados.

En el párrafo 200 de A/CN.9/526, se señaló que la lista de convenciones del párrafo 16.3 (ahora artículo 83) no es completa y se mencionó el Protocolo de 1998 por el que se enmienda la Convención de Viena de 1963.

En el párrafo 201 de A/CN.9/526 se sugirió que cabría añadir otras convenciones relativas al régimen de la responsabilidad en la lista del párrafo 16.3 (ahora artículo 87), tales como las relativas a daños por conceptos de contaminación y accidentes. Ahora bien, se formularon ciertas objeciones al respecto, por lo que se sugirió que la revisión que se hiciera a raíz de lo indicado en el párrafo 202 de A/CN.9/526 se ocupara únicamente de los instrumentos relativos a daños nucleares.

CAPÍTULO 19.47. [LÍMITES DE LA AUTONOMÍA CONTRACTUAL]
[ESTIPULACIONES CONTRACTUALES]²³⁶

Artículo 88

~~1. 17.1~~ a) Salvo que el presente instrumento disponga otra cosa, toda estipulación contractual que se aparte ~~de las disposiciones del régimen~~ del presente instrumento será nula y sin efecto, siempre y cuando, y en la medida, que dicha estipulación esté destinada o surta el efecto de excluir, [o] limitar [, o incrementar] la responsabilidad por el incumplimiento de cualquier obligación del porteador, de una parte ejecutante, del cargador de la parte controladora, o del consignatario con arreglo ~~a las disposiciones al régimen~~ del presente instrumento.²³⁷

~~2. b)~~ [No obstante lo dispuesto en el párrafo ~~1 a)~~, el porteador o una parte ejecutante podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben con arreglo al presente instrumento.]²³⁸

~~3. c)~~ Será nula y sin efecto cualquier estipulación por la que se ceda un beneficio del seguro de las mercancías al porteador.²³⁹

Artículo 89

~~17.2~~ No obstante ~~las disposiciones de lo dispuesto en~~ los capítulos ~~4 5 y 5 6~~ del presente instrumento, tanto el porteador como cualquier parte ejecutante podrá conforme a lo estipulado en el contrato de transporte: ~~excluir o limitar su responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías~~

a) excluir o limitar su responsabilidad si las mercancías son animales vivos salvo que se pruebe que la pérdida, daño o demora resultó de un acto u omisión del porteador, de sus empleados o agentes efectuada con negligencia temeraria y a sabiendas de que se ocasionaría probablemente dicha pérdida, daño o demora, o

²³⁶ Como se observó en el párrafo 204 del documento A/CN.9/526, se había sugerido que el título de este proyecto de artículo debería ser revisado a fin de reflejar más exactamente el contenido de lo en él dispuesto, que no se ocupaba únicamente de los “límites de la autonomía contractual” en general, sino que se ocupaba también de toda cláusula por la que se limitara o elevara el nivel de la responsabilidad incurrida por las diversas partes involucradas en un contrato de transporte. Cabe señalar como posible variante el título del artículo 23 de las Reglas de Hamburgo “Estipulaciones contractuales”, por lo demás cabría indicar en dicho título la índole básicamente imperativa del régimen del Instrumento.

²³⁷ Como se observó en el párrafo 213 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo decidió mantener el texto del apartado 17.1 a) (ahora párrafo 1) en el proyecto de instrumento, insertando entre corchetes las palabras “o elevar”, aplazando la deliberación al respecto a un futuro período de sesiones, tal vez sobre la base de una o más propuestas nuevas. Se sugirió en el párrafo 212 de A/CN.9/526, que se facilitara a la Secretaría un proyecto de disposición por el que se excluyera los “contratos competitivamente negociados entre partes en buena posición negociadora” antes del comienzo del próximo período de sesiones del Grupo de Trabajo, y que se tuvieran en cuenta, al redactar dicha propuesta, las inquietudes mencionadas en los párrafos 205 a 211 de A/CN.9/526.

²³⁸ Como se observó en el párrafo 214 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del apartado 17.1 b) (ahora párrafo 2) era en general aceptable. Se decidió suprimir los corchetes que englobaban a esa disposición.

²³⁹ Como se indicó en el párrafo 215 del documento A/CN.9/526 el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del apartado 17.1 c) (ahora párrafo 3) era en general aceptable.

b) excluir o limitar su responsabilidad por la pérdida o daños de las mercancías si la índole o la condición de las mercancías o las circunstancias y las condiciones en las que se haya de efectuar el transporte son tales que justifiquen razonablemente la concertación de un acuerdo especial, con tal de que dicho acuerdo no concierna a remesas comerciales ordinarias expedidas en el curso normal de un negocio y de que no se emita título negociable alguno ni ningún documento electrónico negociable para el transporte de las mercancías.²⁴⁰

²⁴⁰ Como se observó en el párrafo 217 del documento A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo decidió que el contenido del apartado 17.2 a) (ahora párrafo a)) debía ser mantenido en el proyecto de instrumento a fin de proseguir las deliberaciones al respecto en algún período ulterior de sesiones. Se pidió a la Secretaría que preparara alguna formulación alternativa que limitara las facultades del porteador o de la parte ejecutante, que transportaran animales vivos, para exonerarse de su responsabilidad en supuestos de falta grave o de conducta culpable. Se observó además en el párrafo 218 del documento A/CN.9/526 que el Grupo de Trabajo había estimado que el contenido del apartado 17.2 b) (ahora párrafo d)) era en general aceptable. Las modificaciones sugeridas en los apartados 17.2 a) y b) (ahora párrafos a) y b) actuales) obliga a introducir ciertas modificaciones en el encabezamiento. En lo concerniente a los animales vivos, se sugirió que cabría utilizar alguna formulación similar a la empleada respecto a la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad, extendiendo, no obstante, la salvedad por concepto de comportamiento temerario a los empleados o agentes.