



Asamblea General

Distr. limitada
1° de febrero de 2006
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
17° período de sesiones
Nueva York, 3 a 13 de abril de 2006

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

Títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte: documento presentado a título de información por la delegación de los Estados Unidos de América

Nota de la Secretaría

En preparación del 17° período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de los Estados Unidos de América presentó a la Secretaría un documento que se adjunta como anexo a la presente nota y que hace referencia a los títulos de transporte y a los documentos electrónicos de transporte en el proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. La delegación informó de que el texto tenía la finalidad de facilitar el examen del tema de los títulos de transporte y de los documentos de transporte electrónicos en el Grupo de Trabajo recopilando en un único documento las opiniones expresadas y las observaciones formuladas por diversas delegaciones a fin de que el Grupo de Trabajo pudiera examinarlas.

El documento que figura en el anexo adjunto se ha reproducido tal como fue recibido por la Secretaría.



Anexo

I. Introducción

1. Desde que se celebró el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo, delegados y observadores han tenido la oportunidad de participar en debates oficiosos sobre las principales cuestiones que plantea el capítulo 9 (“Títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte”) del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías, que figura como anexo del documento A/CN.9/WG.III/WP.56 (del que en adelante se citarán simplemente los números de artículo). Varios delegados han intercambiado opiniones preliminares sobre estas cuestiones, tanto en respuesta a un cuestionario oficioso que se distribuyó entre todos los delegados y observadores como durante un seminario oficioso que organizó en Londres, los días 23 y 24 de enero de 2006, la delegación de Italia, al que tuvieron acceso delegados, observadores y otras personas. Para facilitar la labor del Grupo de Trabajo, en el presente documento se resumen esas opiniones preliminares.

II. Proyecto de artículo 37. Emisión de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte

2. El proyecto de artículo 37 del proyecto de convenio dispone lo siguiente:

“Al hacer entrega de las mercancías al porteador o a una parte ejecutante:

a) El consignador tendrá derecho a obtener un título de transporte o, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 a)¹, un documento electrónico de transporte que deje constancia de que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías; y

b) El cargador o, si el cargador previene de ello al porteador, la persona a la que se hace referencia en el artículo 34², tendrá derecho a obtener del porteador un título de transporte negociable o, con arreglo a lo dispuesto en el apartado a) del artículo 5, un documento electrónico de transporte negociable apropiado, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido, explícita o implícitamente, en que no se utilice ni título de transporte ni documento electrónico de transporte negociable alguno, o salvo que utilizar dicho título o documento sea contrario a la costumbre, los usos o la práctica comercial del ramo.”

3. La disposición correspondiente del párrafo 3) del artículo 3 de las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby se limita, en la parte pertinente a disponer que:

“Después de haber recibido y tomado como cargas las mercancías, el porteador y el capitán, o agente del porteador, deberán, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento ...”.

4. El párrafo 1 del artículo 14 de las Reglas de Hamburgo dispone, de modo similar, lo siguiente:

“Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.”

5. La principal innovación del proyecto de artículo 37 radica en el reconocimiento de que el “consignador” (que en el párrafo i) del proyecto de artículo 1 se define como “toda persona que entregue las mercancías al porteador o a una parte ejecutante para su transporte”) no es necesariamente el “cargador” (que en el párrafo h) del proyecto de artículo 1 se define como “toda persona que concierte un contrato de transporte con un porteador”). Por ejemplo, un vendedor FOB, por ejemplo, puede cumplir sus obligaciones en virtud del contrato de compraventa entregando las mercancías a un porteador que haya celebrado previamente un contrato de volumen con el comprador. El vendedor es el “consignador”, pero el comprador (al haber concertado un contrato con el porteador) es el “cargador”. En las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby, parece que, en este contexto, únicamente el cargador/comprador tendría derecho a un conocimiento de embarque³, pero en la práctica tanto el consignador/vendedor como el cargador/comprador tienen un interés legítimo en recibir algún tipo de título de transporte. Es posible que el primero precise un recibo para justificar el pago en virtud del contrato de compraventa; el segundo tal vez necesite un título de transporte para controlar las mercancías.

6. Durante la labor preparatoria del Comité Marítimo Internacional (CMI) se debatió la controversia de si el cargador o el consignador deberían tener derecho a solicitar un título de transporte al porteador. Al final, este conflicto se resolvió reconociendo que ambas partes tenían necesidades distintas que podían ser atendidas por diferentes tipos de títulos de transporte. Por lo tanto, el texto propuesto permite al consignador obtener el tipo de título de transporte que necesita: un recibo que no es necesariamente la prueba del contrato de transporte ni necesariamente un documento de titularidad ni necesariamente un documento negociable. El texto propuesto permite al cargador, como contraparte contractual del porteador, obtener el tipo de título de transporte que le confiere el control sobre las mercancías (y de la ejecución del contrato de transporte), a reserva de un acuerdo en contrario en el contrato.

7. Durante el período de sesiones de primavera de 2003 del Grupo de Trabajo, se consideró generalmente aceptable el contenido de esa disposición (véase A/CN.9/526, párr. 25).

8. Durante las deliberaciones oficiosas mantenidas desde que el Grupo de Trabajo celebró su último período de sesiones, aproximadamente los dos tercios de los delegados que se pronunciaron sobre esta cuestión apoyaron sustancialmente el proyecto de artículo 37 en su redacción actual. Algunos expresaron el parecer de que cuando el consignador/vendedor entrega las mercancías a un porteador que haya concertado un contrato con el cargador/comprador, el consignador/vendedor entrega las mercancías a una persona que actúa en nombre del cargador/comprador, y pierde así el control de las mercancías, que pasa al cargador/comprador. En consecuencia, el consignador/vendedor tiene únicamente derecho a un recibo que demuestre que se ha realizado la entrega; no tiene derecho a un título de transporte que le confiera también el control de las mercancías.

9. Los delegados que participaron en las consultas oficiosas y que se opusieron al artículo 37 objetaron que, en la práctica comercial, el consignador/vendedor conserva el control de las mercancías mediante un título de transporte adecuado hasta que se le paga el precio de compra de las mercancías (a menudo mediante un crédito documentario) cuando entrega el título de transporte. Aquellos delegados eran partidarios de enmendar el proyecto de artículo 37 para dar únicamente al consignador el derecho a solicitar un título de transporte.

10. Un delegado sugirió que, a fin de superar esas dificultades, se permitiera al porteador exigir la entrega del título de transporte o del documento electrónico de transporte emitido en beneficio del consignador en virtud del párrafo a) del proyecto de artículo 37 como requisito para emitir un título de transporte o un documento electrónico de transporte apropiados en beneficio del cargador, en virtud del párrafo b) del proyecto de artículo 37. Esta propuesta parecería ajustarse a la práctica que se sigue actualmente en varios ordenamientos, en que el porteador exige la entrega de un resguardo de muelle o de un recibo del piloto antes de emitir un conocimiento de embarque negociable. No obstante, algunos delegados objetaron que con ello se incrementaría indebidamente la importancia del resguardo emitido en virtud del párrafo a) del proyecto de artículo 37. Si un título de transporte negociable se considera, en sentido figurado, la “llave del almacén”, ¿se convertiría entonces el resguardo no negociable en la “llave de la llave del almacén”?

11. Algunos delegados que participaron en las consultas oficiosas sugirieron mejoras en la redacción del texto. 1) Un delegado sugirió que se enmendara el encabezamiento del artículo y que dijera “Al hacer entrega de las mercancías al porteador o a una parte ejecutante o *después* de haberlo hecho”, a fin de reconocer la situación común en que el consignador entrega las mercancías al porteador pero no desea recibir un título de transporte hasta que las mercancías se hayan cargado en el buque. 2) Otro delegado puso en tela de juicio la necesidad de las palabras “explícita o implícitamente”, que figuraban en el párrafo b). 3) Por último, un delegado sostuvo que tal vez sería apropiado especificar que el cargador tiene derecho, en cualquier caso, a obtener al menos un título de transporte o un documento electrónico de transporte no negociable, aun cuando el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar títulos de transporte negociables ni documentos electrónicos de transporte negociables. Durante el seminario de Londres, organizado por la delegación de Italia, las delegaciones en general consideraron que este cambio sería conveniente.

III. Proyecto de artículo 38. Datos del contrato

12. El proyecto de artículo 38 dispone lo siguiente:

“1. Los datos del contrato consignados en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte al que se hace referencia en el artículo 37 deberán incluir:

- a) Una descripción de las mercancías;
- b) Las marcas principales requeridas para identificar las mercancías, conforme sean entregadas por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante;

- c) i) El número de bultos o de unidades, o la cantidad, conforme a lo que sea entregado por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante, y
- ii) El peso, conforme a lo que sea entregado por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante;
- d) Una declaración acerca del buen estado y de las buenas condiciones aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;
- e) El nombre y la dirección del porteador; y
- f) la fecha
- i) en la que el porteador o una parte ejecutante recibieron las mercancías, o
- ii) en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o
- iii) en la que se haya emitido el título de transporte o el documento electrónico de transporte.
2. La indicación en el párrafo 1 concerniente “al buen estado y las buenas condiciones aparentes” de las mercancías, se entenderá referida al estado y las condiciones de las mercancías conforme se haya comprobado a raíz de:
- 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 de hecho antes de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte”.

13. La disposición correspondiente de los apartados a) a c) del párrafo 3 del artículo 3 de las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby es similar a lo que se dispone en los apartados a) a d) del párrafo 1 del proyecto de artículo 38. El párrafo 1 del artículo 15 de las Reglas de Hamburgo contiene una lista mucho más larga de condiciones obligatorias que deben incluirse en el título de transporte⁴.

14. Los requisitos obligatorios enunciados en el párrafo 1 del artículo 38 no han sido objeto de controversias sustanciales. En efecto, durante las deliberaciones oficiosas mantenidas desde que se celebró el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, todos los delegados que se pronunciaron sobre la cuestión apoyaron en lo sustancial el proyecto de artículo 38 tal como estaba redactado, aunque algunas delegaciones se declararon partidarias de ampliar la lista ligeramente. Entre los requisitos que diversos delegados sugirieron que figuraran en el proyecto del párrafo se mencionaron:

- el nombre y la dirección del cargador o del consignador (compárese con el artículo 15.1 d) de las Reglas de Hamburgo);
- el nombre y la dirección del consignatario (aunque tal vez sólo si esa información es facilitada por el cargador o el consignador) (compárese con el artículo 15.1 e) de las Reglas de Hamburgo);

- los lugares de recepción y descarga y los puertos de carga y descarga (compárese con el artículo 15.1 f) y g) de las Reglas de Hamburgo);
- el número de originales del título de transporte (compárese con el artículo 15.1 h) de las Reglas de Hamburgo);
- una declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán ser transportadas sobre cubierta (compárese con el artículo 15.1 m) de las Reglas de Hamburgo y con el artículo 26.3 del proyecto de convenio); y
- una indicación, en su caso, de la peligrosidad de las mercancías (que podría incluirse en el apartado a) del párrafo 1, relativo a la descripción de las mercancías).

Las delegaciones suscribieron más el parecer de que no debería ampliarse la lista del párrafo 1 del proyecto de artículo 38, estimando que esa lista debería contener únicamente los requisitos que fueran absolutamente necesarios.

15. En debates anteriores, el Grupo de Trabajo había abordado algunas cuestiones de redacción. Por ejemplo, durante el período de sesiones de primavera de 2003, se vio con inquietud que las palabras “conforme sean entregadas por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante” tal vez podían interpretarse en el sentido de que imponían una carga onerosa al cargador (véase A/CN.9/526, párr. 28). La finalidad no era imponer una carga al cargador sino aclarar que la obligación del porteador de emitir los documentos requeridos que contuvieran la información especificada se supeditaba a que el cargador proporcionara la información especificada. Tal vez sería más adecuada la frase “si eran proporcionadas por el cargador”. No obstante, se observó también que la expresión “conforme sean entregadas” es apropiada porque pone de relieve que en los datos del contrato debe figurar la información de la misma forma en que la facilitó el cargador.

16. Durante los debates oficiosos celebrados desde el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, se formularon varias sugerencias de redacción con respecto a esos tres párrafos. Varios delegados sugirieron que el apartado a) del proyecto de párrafo 1, referente a la descripción de las mercancías, debería detallarse del mismo modo que los apartados b) y c), agregándoles también la frase “conforme sean entregadas por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante” o por cualquier otra opción que se aceptara). Esta sugerencia recibió un amplio apoyo en el seminario oficioso de Londres. Un delegado sugirió que se unificaran los tres apartados encabezándolos con la frase convenida, a fin de reducir al mínimo las repeticiones. Otro delegado sostuvo que la expresión “conforme sean entregadas” era apropiada para el apartado b) y para el inciso i) del apartado c), pero que, para el inciso ii) del apartado c), sería mejor decir “si son entregadas”. (Esta sugerencia se basaba en la asunción de que el consignador debería conocer siempre las marcas principales y el número de bultos, pero que podía desconocer el peso.) Un delegado sugirió que en la expresión convenida se mencionara al “consignador” (reconociendo así que si el “consignador” y el “cargador” no eran la misma persona, era más probable que fuera el “consignador”, y no el “cargador”, quien proporcionara la información requerida). Por último se observó que la cuestión temporal era muy engorrosa, por

lo que deberían suprimirse de la frase las palabras “previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante”.

17. Los proyectos de párrafo restantes suscitaron menos propuestas de redacción. Un delegado se preguntó si en el apartado d) del párrafo 1 se hacía referencia a las mercancías colocadas en un contenedor, y sugirió que se modificara la disposición para aclarar que el porteador sólo necesitaba dar fe del buen estado y de las buenas condiciones aparentes del contenedor en el momento en que el porteador o una parte ejecutante lo recibiera para su transporte (en caso de que ello no se desprendiera con suficiente claridad del proyecto de párrafo 2). Un delegado sugirió que en el proyecto de apartado f) se requiriera al porteador que indicara la importancia de la fecha del título de transporte (por ejemplo, si se trataba de la fecha de recepción conforme al inciso i), de la fecha de carga del inciso ii), o de la fecha de emisión conforme al inciso iii)).

18. Ninguno de los delegados que expresaron su opinión en las consultas oficiosas se declaró partidario de sanciones expresas para los porteadores que no proporcionaran la información obligatoria; sin embargo, se expresó el parecer de que no debería permitirse que un porteador se beneficiara del incumplimiento de la obligación que le impone este artículo (por ejemplo, obteniendo una limitación inferior para una carga). Un delegado sugirió que el hecho de que un porteador no facilitara la información requerida debería crear la presunción de que la información exacta del porteador redundaría en beneficio de la parte que lo demandara (compárese esta cuestión con el texto del proyecto de artículo 40.4). Según otro delegado, el incumplimiento de la obligación impuesta al porteador en el presente artículo constituiría un incumplimiento de contrato, con lo cual podría presentarse una demanda por daños contractuales que podrían demostrarse.

IV. Proyecto de artículo 39. Firma

19. El proyecto de artículo 39 dispone lo siguiente:

“1. Todo título de transporte deberá estar firmado por el porteador o por una persona que actúe con poder del porteador.

2. Todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe con poder del porteador. Dicha firma electrónica deberá identificar al signatario en su relación con el documento electrónico de transporte y deberá indicar que el porteador autoriza el documento electrónico de transporte”.

20. En el período de sesiones del Grupo de Trabajo celebrado en primavera de 2003, el contenido de esta disposición se consideró generalmente aceptable (véase A/CN.9/526, párr. 32). Desde entonces, la disposición ha sido revisada para ajustarla a las conclusiones del Grupo de Trabajo en función de las recomendaciones del Grupo de Expertos que examinó las cuestiones de comercio electrónico. Otra sugerencia que se formuló fue que el Grupo de Trabajo tal vez deseara definir el concepto de “firma” del mismo modo que, por ejemplo, en el artículo 14.3 de las Reglas de Hamburgo, que dice:

“La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro

medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque”.

21. Durante las deliberaciones oficiosas mantenidas desde que el Grupo de Trabajo celebró su último período de sesiones, todos los delegados que abordaron la cuestión dieron apoyo sustancialmente al proyecto de artículo 39 tal como está redactado.

22. La única cuestión controvertida era la de si era necesaria una definición del concepto de “firma”. Algunos delegados se declararon partidarios de que se incluyera en el texto del proyecto una definición del tenor del artículo 14.3 de las Reglas de Hamburgo o del artículo 5 k) de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales⁵. Una clara mayoría de las delegaciones que participaron en las deliberaciones oficiosas declaró que no hacía falta definir la firma.

23. Ninguno de los delegados participantes en las deliberaciones oficiosas se declaró partidario de que el texto previera sanciones expresas contra los porteadores que no firmaran los títulos de transporte.

24. Un delegado formuló una sugerencia de redacción y propuso que, en el párrafo 1), se sustituyeran las palabras “por el porteador o por una persona que actúe con poder del porteador” por las palabras “por el porteador o en su nombre” y, en el párrafo 2, que se sustituyeran las palabras “del porteador o de una persona que actúe con poder del porteador” por las palabras “del porteador o de una persona que actúe en nombre de éste”. (Compárense estas palabras con el artículo 15.1 j) de las Reglas de Hamburgo.)

V. Proyecto de artículo 40. Deficiencias en los datos del contrato

25. El proyecto de artículo 40 dispone lo siguiente:

“1. La ausencia de uno o más de los datos del contrato a los que se hace referencia en el artículo 38.1, o la inexactitud de uno o más de dichos datos, no afecta de por sí a la naturaleza o validez jurídica del título de transporte o del documento electrónico de transporte.

2. 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 consignadas en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte 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.

[3. Si los datos del contrato no identifican al porteador, pero indican que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque designado, 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, al efectuarse el transporte, bajo contrato con un fletador que haya fletado el buque a casco desnudo, lo que transfiere la responsabilidad contractual del transporte de las mercancías al fletador identificado como fletador a casco desnudo. [Si el propietario inscrito rebate la presunción de que él es el porteador con arreglo al presente artículo, se presumirá que el fletador a casco desnudo en el momento del transporte es el porteador, al igual que se presumió que el propietario inscrito era el porteador.]]

4. 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 recibió del consignador, el título de transporte o el documento electrónico de transporte constituirá, según corresponda, o bien prueba rebatible o bien prueba concluyente con arreglo al artículo 43 de que las mercancías estaban en buen estado y en buenas condiciones aparentes en el momento en que el consignador las entregó al porteador o a una parte ejecutante.”

26. Durante la labor preparatoria del CMI se formularon diversas sugerencias sobre las posibles sanciones que cabría imponer al porteador que no indicara ninguna fecha en absoluto en el título de transporte. Entre las sanciones sugeridas figuraban “una multa de gran cuantía”, “la pérdida del recurso al club P&I”, “la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad”, y la responsabilidad en una “demanda separada por las pérdidas resultantes” (véase el Anuario del CMI correspondiente al año 2000, pág. 184). Al final se llegó a la conclusión de que otras fuerzas aseguraban que los títulos de transporte llevaran fecha. La única cuestión que requería atención, por lo tanto, era el problema de las fechas ambiguas.

27. El párrafo 3 del proyecto de artículo 40, que figura entre corchetes, es la parte más controvertida de este artículo (y tal vez sea la disposición más controvertida de todo el capítulo). Durante la primera lectura de este material, en el Grupo de Trabajo prevaleció la opinión de que el proyecto de párrafo 3 abordaba un problema serio que debía regularse en el proyecto de convenio, pero se consideró que la cuestión requería un estudio más detenido sobre otros medios para combatir el problema y que la disposición, en su forma actual, aún no era satisfactoria. El Grupo de Trabajo decidió mantener el párrafo 3 entre corchetes en el proyecto de convenio y analizarlo con mayor detalle ulteriormente (véase A/CN.9/526, párr. 60).

28. El párrafo 3 del proyecto de artículo 40 reconoce teóricamente que el propietario inscrito puede no tener relación directa alguna con el propietario de una determinada carga. En efecto, puede ser un prestamista que pasó a ser el propietario inscrito con el único fin de mantener una garantía real sobre el buque. No obstante, el propietario inscrito debería saber (directa o indirectamente) quién envía una carga en su buque, para poder así dirigir la demanda a la parte apropiada, es decir, al porteador. De algunas maneras, los ordenamientos que reconocen la responsabilidad *in rem* por las reclamaciones sobre la carga llegan indirectamente a un resultado similar.

29. Cabe concebir otras soluciones para afrontar los problemas que crea el hecho de que en un título de transporte no se especifique la identidad del porteador. Por ejemplo, el porteador podría perder el beneficio del plazo límite (reconocido en el proyecto de capítulo 15) o dicho plazo podría empezar a correr sólo cuando el porteador estuviera debidamente identificado. Además, podría requerirse al

porteador que reembolsara a la parte demandante los gastos que le hubiera ocasionado la localización del porteador. Se sugirió incluso que el porteador perdiera el beneficio de la limitación de bultos si el título de transporte violaba el proyecto de artículo 38.1 e). Pero todas esas soluciones abordan únicamente las consecuencias indirectas del caso en que se tengan dificultades para determinar la identidad del porteador. Ninguna de las soluciones ofrece una asistencia práctica para determinar dicha identidad. En cambio, el párrafo 3 del proyecto de artículo 40 ofrece un incentivo directo a la parte fácilmente identificable que más probablemente conozca la identidad del verdadero porteador para compartir esa información esencial.

30. Durante las deliberaciones oficiosas mantenidas desde el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, todos los delegados que abordaron la cuestión apoyaron en lo sustancial la redacción actual de los párrafos 1, 2 y 4 del proyecto de artículo 40.

31. El párrafo 3 del proyecto de artículo 40 sigue siendo sumamente controvertido. Algunos de los delegados que participaron en las consultas oficiosas apoyaron en lo sustancial el párrafo 3, pero sugirieron formas para mejorarlo. Un delegado propuso que se reforzara el proyecto de artículo 3 de modo que se brindara una mayor protección al cargador. La disposición podría crear una presunción irrefutable de que el propietario inscrito es el porteador (lo cual se ajustaría a la regla general de que una persona queda vinculada por los actos de otra persona que demuestra autoridad en determinadas circunstancias). Si tiene que haber una presunción rebatible, se sugirió que el propietario inscrito pudiera rebatir la presunción de que él es el porteador únicamente si 1) identifica plenamente al verdadero porteador, y 2) el verdadero porteador reconoce que es él.

32. En las consultas oficiosas, la mayoría de los delegados que abordaron esta cuestión se opusieron al párrafo 3 del proyecto de artículo 40 por diversas razones. La mayoría de los delegados consideraron inapropiado presumir que el propietario inscrito es el porteador cuando tal vez no haya tenido ningún vínculo real con el transporte. En efecto, conforme al texto actual, es posible que el propietario inscrito no haya tenido vínculo alguno con el transporte. Supóngase que “los datos del contrato ... indican que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque designado”, pero que de hecho las mercancías nunca se transportaron en dicho buque ¿Debería limitarse el párrafo 3 a los casos en que las mercancías se hubieran cargado verdaderamente a bordo de un buque designado? O el propietario inscrito tal vez no tuvo ningún vínculo con el tramo del transporte en el que se produjo la pérdida ¿Por qué razón la carga de las mercancías en un buque para el transporte en el tramo marítimo de una operación multimodal debería crear una presunción sobre la identidad del porteador para los tramos terrestres? Los detractores del párrafo 3 argumentan, por principio, que el cargador debería asumir la responsabilidad del conocimiento de la identidad de la parte con la que celebró un contrato. Incluso los consignatarios terceros, que no celebraron ningún contrato con el porteador, deberían forzar a la parte contratante, es decir, al cargador, y no al propietario inscrito, a revelar la identidad del porteador.

33. Los delegados que participaron en las consultas oficiosas señalaron también toda una serie de problemas prácticos que planteaba el proyecto actual. Por ejemplo, no queda claro lo que se entiende por “no identifican al porteador”. En el apartado e) del párrafo 1 del proyecto de artículo 38 se exige que en los datos del

contrato figure “el nombre y la dirección del porteador”. ¿Deben especificarse ambas cosas para evitar el proyecto de párrafo 3 del artículo 40? Si en los datos del contrato figura el nombre del porteador pero no su dirección, ¿puede decirse que “no se ha identificado al porteador”? ¿Es suficiente una cláusula de “identidad del porteador” para identificar a éste? ¿Debería permitirse que una cláusula estándar y bien impresa sobre la “identidad del porteador” entrara en contradicción con otra información consignada en el título de transporte? Los problemas abundan ¿Se acepta en el proyecto de artículo 40.3 la posibilidad de múltiples porteadores (como lo aceptan muchos ordenamientos nacionales)? Tampoco está clara la relación entre las dos primeras frases. La primera frase establece una presunción rebatible (que el propietario inscrito sea el porteador) y en la segunda frase se describe una manera para rebatir la presunción ¿Tiene la segunda frase la finalidad de especificar la única manera en que puede rebatirse la presunción? ¿O puede el propietario inscrito rebatir la presunción demostrando que una persona distinta al fletador a casco desnudo es el verdadero porteador? Por ejemplo, ¿puede el propietario inscrito rebatir la presunción demostrando que un fletador por un tiempo determinado es el verdadero porteador?, y de ser así, ¿debe el fletador por un determinado tiempo aceptar la responsabilidad como “porteador” antes de que el propietario inscrito quede liberado de responsabilidad? Aun cuando el Grupo de Trabajo acepte el proyecto de artículo 40.3, parece evidente que habrá que estudiar varios cambios de redacción.

34. Un delegado que participó en las consultas oficiosas sostuvo que el proyecto de artículo 40.3 tal vez ya no resultara necesario como cuestión práctica, dado que otras fuerzas contribuirían a solventar el problema. 1) Las presiones de la competencia ya han mejorado la claridad de los títulos de transporte. 2) En virtud de las Reglas y Usos de las CCI relativos a los Créditos Documentarios, los títulos de transporte en que no se especifique la identidad del porteador son inaceptables para los bancos y, por lo tanto, para los cargadores que traten de cobrar por medio de un crédito documentario. 3) En el apartado e) del proyecto de artículo 38.1 ya se exige la inclusión del nombre y de la dirección del porteador. 4) El régimen del proyecto de artículo 49 da al porteador un fuerte incentivo para consignar su nombre y su dirección en el título de transporte.

VI. Proyecto de artículo 41. Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato

35. El proyecto de artículo 41 dispone lo siguiente:

“El porteador, si obra de buena fe cuando emite un título de transporte o un documento electrónico de transporte, podrá formular reservas a la información a la que se hace referencia en el artículo 38.1 a), 38.1 b) o 38.1 c) en los supuestos y de la manera que se describen a continuación para indicar que el porteador no responde de 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, podrá hacerlo

constar en los datos del contrato, indicando la información a que se refiera, o

ii) si el porteador tiene buenas razones para estimar que la información facilitada por el cargador es inexacta, podrá incluir una cláusula indicando lo que razonablemente entiende por información exacta.

b) En el caso de mercancías entregadas al porteador o a una parte ejecutante en un contenedor cerrado, a menos que el porteador o una parte ejecutante inspeccione efectivamente las mercancías que se encuentren en el interior del contenedor o adquiriera de alguna otra forma un conocimiento efectivo del contenido del contenedor antes de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte; ahora bien, en dicho supuesto, siempre que le sea posible formular reservas, caso de que estime razonablemente que la información facilitada por el cargador respecto del contenido del contenedor es inexacta, el porteador podrá incluir en los datos del contrato una cláusula de reserva respecto de:

i) las marcas de identificación que lleven las mercancías que se encuentren dentro del contenedor, o

ii) el número de bultos, el número de piezas o la cantidad de mercancías que vayan dentro del contenedor.

c) En el caso de mercancías que se entreguen al porteador o a una parte ejecutante en el interior de un contenedor cerrado, el porteador podrá formular reservas respecto de toda declaración del peso de las mercancías o del peso y el contenido del contenedor, declarando explícitamente que él no ha pesado ese contenedor, si

i) el porteador puede demostrar que ni él ni una parte ejecutante han pesado el contenedor, y si el cargador y el porteador no estipularon con anterioridad al transporte que el contenedor debía pesarse y que debía consignarse el peso en los datos del contrato, o

ii) si el porteador puede demostrar que no disponía de ningún medio de verificación razonable para comprobar el peso del contenedor.”

36. Este artículo se ha redactado dando por sentado que el cargador siempre tendrá derecho a obtener un título de transporte o un documento electrónico de transporte en el que esté consignada la información que facilite al porteador. (Durante las deliberaciones oficiosas mantenidas desde el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, incluido el seminario oficioso de Londres, todos los delegados que abordaron la cuestión dieron por sentado este hecho.) Este artículo trata de las reservas que puede formular el porteador sobre la información dada por el cargador o de la información que puede dar el porteador que contradiga a la del cargador.

37. Durante el período de sesiones que celebró el Grupo de Trabajo en primavera de 2003 se formularon varias sugerencias para que se examinaran con mayor detenimiento. Algunas de ellas ya se han incorporado al texto del proyecto. Otras, que tal vez el Grupo de Trabajo desee examinar son, entre otras, las siguientes:

- En el párrafo b) cabría incluir términos del tenor del inciso ii) del proyecto de artículo 41 a) para regular la situación en que el porteador considere

razonablemente que la información facilitada por el cargador sobre el contenido del contenedor es inexacta.

- Cabría requerir a un porteador que decidiera expresar reservas sobre la información mencionada en el título de transporte que justificara dichas reservas.
- El proyecto de convenio podría regular la situación en que el porteador accediera a no formular reservas sobre la descripción de las mercancías, por ejemplo, a fin de no obstaculizar un crédito documentario, pero obtuviera una garantía del cargador.
- Cuando el porteador, actuando de mala fe, convenga en no formular reservas sobre la información consignada en los datos del contrato, debería sancionarse tal conducta, y el porteador no debería poder invocar ninguna limitación de la responsabilidad.

(Véase A/CN.9/526, párr. 37.) Durante las deliberaciones oficiosas mantenidas desde el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, cada una de estas sugerencias ha obtenido al menos cierto apoyo.

38. Si bien la mayoría de los delegados que abordaron la cuestión en las consultas oficiosas apoyaron en lo sustancial el contenido del proyecto de artículo 41, se formularon varias advertencias y propuestas de redacción. Un delegado estimó que era necesario hacer una distinción entre los casos en que el porteador *podía* formular reservas sobre la información proporcionada por el cargador (a fin de protegerse de la responsabilidad por daños en la carga) y los casos en que el porteador *debía* formular reservas sobre la información facilitada por el cargador (a fin de proteger a terceros). Esta propuesta recibió, en el seminario oficioso de Londres, un apoyo sustancial. Otro delegado sugirió que tal vez sería posible suprimir el proyecto de párrafo b) y aplicar el proyecto de párrafo a) a las mercancías transportadas en contenedores. (También cabría la posibilidad de agregar al párrafo b) palabras del tenor del inciso ii) del párrafo a).) Los participantes en el seminario oficioso de Londres convinieron en que los proyectos de párrafo a) y b) deberían examinarse conjuntamente y que convendría buscar posibles lagunas (por ejemplo, con respecto a la carga transportada en un contenedor abierto o a la descripción de la carga de un contenedor cerrado). Varios delegados consideraron que sería útil aclarar la asignación de las cargas de la prueba (si bien un delegado estimó que esta cuestión debería dejarse en manos del derecho interno).

39. Algunos de los delegados que participaron en las consultas oficiosas cuestionaron la utilización del concepto de “buena fe”, dado que era desconocido en sus respectivos ordenamientos jurídicos. En opinión de algunos delegados, aunque se retuviera el concepto de “buena fe”, resultaría problemático en este contexto. Al analizar si debería hacerse una distinción entre los casos en que el porteador *pudiera* formular reservas sobre la información y los casos en que *debiera* hacerlo (posible distinción mencionada en el párrafo anterior), sería útil examinar si el concepto de “buena fe” podría funcionar de modo diferente en los dos casos.

VII. Proyecto de artículo 42. Medios de verificación razonables y la actuación de buena fe

40. El proyecto de artículo 42 dispone lo siguiente:

“A los efectos del artículo 41:

- a) Un “medio de verificación razonable” deberá ser no sólo materialmente practicable sino también comercialmente razonable;
- b) El porteador obrará de “buena fe” al emitir un título de transporte o un documento electrónico de transporte, si
 - i) el porteador ignora de hecho que alguna declaración esencial del título de transporte o del documento electrónico de transporte es falsa o induce a error, y si
 - ii) el porteador no se ha abstenido intencionalmente de verificar si una declaración esencial consignada en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o induce a error por estimar que es probable que esa declaración sea falsa o engañosa.
- c) Toda parte que alegue que el porteador no obró de buena fe al emitir un título de transporte o un documento electrónico de transporte deberá probar dicho alegato.”

41. Durante el período de sesiones que celebró el Grupo de Trabajo en primavera de 2003, esta disposición se consideró generalmente aceptable (véase A/CN.9/526, párr. 43). Durante las deliberaciones oficiosas mantenidas desde el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, todos los delegados que abordaron la cuestión apoyaron sustancialmente el enunciado actual del proyecto de artículo 42 (si bien un delegado propuso que en el proyecto de párrafo b) se hablara, no de “buena fe” sino de “mala fe”).

VIII. Proyecto de artículo 43. Prueba rebatible y prueba concluyente

42. El proyecto de artículo 43 dispone lo siguiente:

“De no disponer otra cosa el artículo 44, todo título de transporte o todo documento electrónico de transporte que deje constancia de la recepción de las mercancías constituye:

- a) Prueba rebatible de que el porteador ha recibido las mercancías conforme están descritas en los datos del contrato; o
- b) Prueba concluyente de que el porteador ha recibido las mercancías conforme están descritas en los datos del contrato:
 - [i] si se ha transferido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable a un tercero que obraba de buena fe [o

ii) Variante A del apartado b) ii)

si una persona, que obraba de buena fe, ha abonado algún precio o modificado de alguna otra manera su situación fiándose de la descripción que se da en los datos del contrato de las mercancías.]

ii) Variante B del apartado b) ii)

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

43. Durante el período de sesiones que el Grupo de Trabajo celebró en la primavera de 2003, se aceptó en general el contenido de los proyectos de párrafo a) y b) i) (véase A/CN.9/526, párrs. 44 a 48). Durante las deliberaciones oficiosas mantenidas desde el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, incluido el seminario oficioso de Londres, todos los delegados que abordaron la cuestión apoyaron en sustancia los enunciados actuales de los proyectos de párrafo a) y b) i).

44. El inciso ii) del proyecto de párrafo b) ha sido más controvertido (véase A/CN.9/526, párrs. 44 a 48). Desde el período de sesiones de primavera de 2003 se han introducido dos nuevas variantes para el inciso ii). En virtud de la variante B, de alcance más limitado, un título de transporte no negociable o un documento electrónico de transporte no negociable sólo pueden constituir prueba concluyente si el consignatario ha comprado y pagado las mercancías fiándose de los datos del contrato. Por ejemplo, el cargador y el porteador pueden utilizar un título de transporte no negociable porque las mercancías no se revenderán en ruta. El contrato de compraventa puede prever el pago cuando el cargador entregue este título de transporte al consignatario, porque demuestra que las mercancías sí se han transportado. De este modo, el consignatario puede fiarse de los datos del contrato para pagar las mercancías. Pero si se realizara esencialmente la misma operación con una carta de crédito, la variante B no protegería al banco que hubiera adelantado el dinero para el precio de la compra al consignatario y que hubiera constituido una garantía real sobre las mercancías. La variante A, de alcance más amplio, haría extensiva la protección al banco que se hubiera fiado de los datos del contrato para adelantar dinero al consignatario.

45. En las deliberaciones oficiosas celebradas desde el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, incluido el seminario oficioso de Londres, las opiniones sobre el inciso ii) del párrafo b) fueron muy variadas. La mayoría de los delegados que abordaron la cuestión apoyaron la variante A, que es más amplia. De hecho, un delegado habría apoyado una versión incluso más amplia en la que se protegería a todos los terceros (al menos cuando se utilizaran algunos títulos de transporte no negociables), prescindiendo de si abonaba dinero o de si modificaba su posición confiando en la descripción de las mercancías que figuraba en los datos del contrato. Los delegados minoritarios estaban divididos entre los que apoyaban la variante B, más restringida, y los que rechazaban ambas variantes (por estimar que sólo debería permitirse que los documentos negociables constituyeran pruebas concluyentes).

46. Dos delegados que participaron en las consultas oficiosas sugirieron que el texto se revisara a fin de regular directamente los títulos de transporte no

negociables a veces denominados conocimientos de embarque nominativos (“straight” o “recta”). Esta sugerencia recibió un apoyo sustancial en el seminario oficioso de Londres.

IX. Proyecto de artículo 44. Fuerza probatoria de una cláusula de reserva

47. El proyecto de artículo 44 dispone lo siguiente:

“Si en los datos del contrato figura una cláusula de reserva incorporada conforme a lo prescrito en el artículo 41, el título de transporte o el documento electrónico de transporte no constituirá ni prueba rebatible ni prueba concluyente, con arreglo al artículo 43, en la medida en que la descripción de las mercancías esté condicionada por dicha reserva.”

48. El proyecto de artículo 44 es la disposición clave de todo el capítulo, ya que fija las condiciones y pautas que darán significado práctico a la mayor parte de los otros artículos. Los proyectos de artículo 41 y 42, por ejemplo, especifican en qué casos al porteador le estará permitido formular reservas sobre la descripción de las mercancías en los datos del contrato. Pero luego el proyecto de artículo 44 especifica cuándo una reserva tiene significado práctico, permitiendo así a la reserva superar la prueba rebatible o concluyente que de otro modo existiría en virtud del proyecto de artículo 43. Además, la obligación fundamental prevista por el proyecto de artículo 37 de emitir un título de transporte o un documento electrónico de transporte y la obligación prevista por el proyecto de artículo 38 de incluir en el título o documento una descripción de las mercancías, son significativas en la práctica, en la medida en que la descripción tenga algún efecto, lo cual hace en última instancia aplicable el proyecto de artículo 44.

49. Durante el período de sesiones que el Grupo de Trabajo celebró en primavera de 2003, se estimó que el proyecto de artículo 44 “era demasiado favorable al porteador”, pues le permitía invocar sus cláusulas de reserva prescindiendo de cómo trataba las mercancías (véase A/CN.526, párr. 50). Una variante del texto para las cargas transportadas en contenedores (incorporado a la nota 154 de pie de página del documento A/CN.9/WG.III/WP.56 y, anteriormente, a la nota 146 del documento A/CN.9/WG.III/WP.32) sólo permitiría al porteador invocar las cláusulas de reserva cuando el porteador pudiera demostrar una cadena de custodia entregando un contenedor sustancialmente en las mismas condiciones en que lo hubiera recibido. Su texto es el siguiente:

Variante del artículo 44

“1. Si en los datos del contrato figura una cláusula de reserva, el título de transporte no constituirá ni una prueba rebatible ni una prueba concluyente con arreglo al artículo 43, en la medida en que la descripción de las mercancías esté condicionada por la reserva, siempre que esa reserva “surta efecto” con arreglo al párrafo 2.

2. Toda reserva incorporada a los datos del contrato surtirá efecto, conforme a lo previsto en el párrafo 1, en los siguientes supuestos:

a) Para las mercancías que no se transporten en contenedores, surtirá efecto, con arreglo a sus propios términos, toda reserva que cumpla lo prescrito en el artículo 41;

b) Para las mercancías que se transporten en un contenedor cerrado, surtirá efecto, con arreglo a sus propios términos, toda reserva que cumpla con lo prescrito en el artículo 41:

i) Si el porteador o una parte ejecutante hace entrega del contenedor intacto y sin daños, o con algún daño en el contenedor que no haya causado pérdida o daño en las mercancías; y

ii) Si no existe prueba alguna de que el porteador o una parte ejecutante que haya recibido el contenedor haya abierto dicho contenedor con anterioridad a su entrega o, de haberlo abierto, la reserva surtirá efecto en la medida en que:

- 1) el contenedor fuera abierto para fines de inspección;
- 2) la inspección se efectuara ante testigos adecuados, y
- 3) el contenedor fuera debidamente cerrado a raíz de su inspección, y fuera nuevamente sellado, si se hallaba sellado antes de la inspección”.

50. Las deliberaciones que mantuvo en Grupo de Trabajo sobre esta cuestión en el período de sesiones de la primavera de 2003 se recogen en los párrafos 49 a 52 del documento A/CN.9/526. Los delegados tal vez deseen también examinar el comentario que sobre esta cuestión figura en los párrafos 150 a 154 del documento A/CN.9/WG.III/WP.21.

51. Durante las deliberaciones oficiosas que se han mantenido desde el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, una clara mayoría de los delegados que se pronunciaron sobre esta cuestión apoyó sustancialmente el enunciado del proyecto de artículo 44 tal como está redactado. No obstante, las opiniones minoritarias a favor de la variante del proyecto de artículo que figura en la nota 154 de pie de página, se defendieron enérgicamente. Un delegado sostuvo que los principios de la variante deberían hacerse extensivos a las mercancías no transportadas en contenedores ocultadas por el embalaje.

X. Proyecto de artículo 45. “Flete pagado de antemano”

52. El proyecto de artículo 45 dispone lo siguiente:

“[Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte negociable o en un documento electrónico negociable de transporte contienen la indicación “flete pagado de antemano” o una indicación análoga, ni el tenedor ni el consignatario serán responsables del pago del flete. El presente artículo no será aplicable si el tenedor o el consignatario es también el cargador.]”

53. Esta disposición se había inicialmente insertado en un proyecto de capítulo sobre el flete (véase el proyecto de artículo 9.4 a) en el documento A/CN.9/WG.III/WP.21; y el proyecto de artículo 44.1 en el documento

A/CN.9/WG.III/WP.32). En el período de sesiones que el Grupo de Trabajo celebró en primavera de 2004, cuando se suprimió la mayor parte del proyecto de capítulo sobre el flete, se decidió retener para un examen ulterior la disposición que ahora figura (entre corchetes) como proyecto de artículo 45. Los partidarios de este artículo argumentaron que esta disposición daría protección y claridad a los tenedores terceros de un título de transporte (véase A/CN.9/552, párrs. 163 y 164).

54. Durante las deliberaciones oficiosas mantenidas desde el último período de sesiones del Grupo de Trabajo, la mayoría de los delegados que se pronunció sobre esta cuestión apoyó sustancialmente el enunciado actual del proyecto de artículo 45. Un delegado sugirió que se ampliara el alcance del proyecto de artículo 45, 1) para que fuera aplicable también en casos de títulos de transporte no negociables y de documentos electrónicos de transporte no negociables (particularmente si los títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte no negociables podían constituir una prueba concluyente en virtud del artículo 43 b) ii), y 2) para dar a la declaración de “flete pagado de antemano” un efecto de prueba rebatible cuando se presentara una reclamación contra el cargador.

55. Algunos de los delegados que participaron en las consultas oficiosas se declararon partidarios, en cambio, de revisar del artículo para ajustarlo en lo esencial al párrafo 4 del artículo 16 de las Reglas de Hamburgo, que dispone lo siguiente:

“El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15 [citado en la nota 4 del presente documento], o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.”

56. Esta disposición invertiría la presunción. En virtud del proyecto de artículo 45 en su forma actual, el derecho del porteador a cobrar el flete del consignatario no se ve afectado por el convenio, a menos que en el título de transporte figure una declaración afirmativa (por ejemplo, “flete pagado de antemano”). Según el párrafo 4 del artículo 16 de las Reglas de Hamburgo, el convenio elimina el derecho del porteador a cobrar el flete del consignatario a menos que en el título de transporte figure una indicación afirmativa (por ejemplo, “flete pagadero por el consignatario”).

57. Alrededor de la mitad de los delegados que se pronunciaron sobre esta cuestión en las consultas oficiosas se declararon partidarios de incluir el proyecto de artículo 45 en el proyecto de convenio, puesto que resuelve dos problemas prácticos en el derecho actual. En primer lugar, aclara la posición de los bancos (y de los terceros en general). Si en un título de transporte figura la indicación “flete pagado de antemano”, un banco nunca será responsable del pago del flete. En segundo lugar, si un porteador trata de cobrar el flete de un cargador en un documento en que figure la indicación “flete pagado de antemano”, esta disposición deja sin efecto la excepción injustificada del cargador de que el documento con la indicación “flete

pagado de antemano” es un resguardo emitido por el porteador que demuestra que de hecho el flete ya ha sido pagado. Otra cuarta parte de los delegados no tuvo objeciones en que se incluyera el proyecto de artículo 45 en el proyecto de convenio básicamente tal como figura en su forma actual, aunque no consideraron necesaria esa disposición.

58. Aproximadamente una cuarta parte de los delegados que se pronunció sobre esta cuestión en las consultas oficiosas se opuso a la inclusión del proyecto de artículo 45 en su forma actual. Entre esos delegados figuraban los partidarios de una disposición del tenor del párrafo 4 del artículo 16 de las Reglas de Hamburgo y los que preferían simplemente dejar esta cuestión en manos del derecho interno.

59. Algunos de los delegados que participaron en las deliberaciones oficiosas sugirieron mejoras de redacción que casi representaban cambios sustanciales. La más importante era la de la afirmación por parte del porteador de la existencia de un privilegio o derecho de retención cuando el consignatario u otro tercero reclamara las mercancías. El proyecto actual confirma que ni el consignatario ni ningún otro tercero están obligados a pagar el flete, pero no se menciona explícitamente si el porteador puede retener las mercancías (lo cual tendría como efecto en la práctica forzar al consignatario o a otro tercero a pagar el flete a fin de recibir las mercancías). Este problema podría paliarse reformulando la primera frase del proyecto de artículo 45 con un texto del siguiente tenor:

“Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte negociable o en un documento electrónico de transporte negociable contienen la indicación “flete pagado de antemano” o una indicación análoga, *el porteador no podrá sostener frente al tenedor o al consignatario que el flete no ha sido pagado.*”

60. Se sugirió asimismo que en el proyecto se aclarara (en esta disposición o en la definición de “flete”) que, a los efectos del presente artículo, el “flete” no incluye las demoras ni los gastos ocasionados al porteador en relación con las mercancías durante su transporte.

Notas

- ¹ El proyecto de artículo 5 a) requiere el consentimiento de las partes antes de que puedan utilizarse documentos electrónicos de transporte.
- ² El proyecto de artículo 34 hace referencia a la parte que a veces se denomina “cargador documentario”, es decir, una persona identificada como “cargador” en los datos del contrato pero que no cumple los requisitos del “cargador” de la definición del proyecto de artículo 1 h).
- ³ Ni las Reglas de Hamburgo ni las Reglas de La Haya-Visby definen explícitamente el concepto de “cargador”, pero en el proyecto de artículo 1 a) la definición del “porteador” reconoce implícitamente que el “cargador” es la parte que celebra un contrato de transporte con el porteador. El resultado según las Reglas de Hamburgo resulta incierto, dado que el párrafo 3 del artículo 1 combina los conceptos del proyecto de artículo 1 h) y del proyecto de artículo 1 i) del proyecto de convenio.
- ⁴ El párrafo 1 del artículo 15 de las Reglas de Hamburgo dispone lo siguiente:
 - “1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:
 - a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de

bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

- b) El estado aparente de las mercancías;
- c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;
- d) El nombre del cargador;
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
- f) El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;
- g) El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;
- h) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno;
- i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
- j) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;
- k) El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
 - l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;
 - m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
 - n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y
 - o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.”

⁵ En el párrafo k) del artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales se define la “firma” como “la firma manuscrita, su facsímil o una autenticación equivalente efectuada por otros medios”.