



Asamblea General

Distr. limitada
4 de octubre de 2004*
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
14º período de sesiones
Viena, 29 de noviembre a 10 de diciembre de 2004

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

**Versión provisional revisada de los artículos del proyecto de
instrumento examinados en el informe del Grupo de Trabajo III
sobre la labor realizada en su 13º período de sesiones (A/CN.9/552)**

Nota de la Secretaría

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Introducción.	1	3
I. Capítulo 5: Responsabilidad del porteador (continuación)	2-10	3
A. Responsabilidad de toda parte ejecutante (proyecto de artículo 15, continuación).	2	3
B. Retraso (proyecto de artículo 16)	3	4
C. Interpretación del instrumento (proyecto de artículo 2 bis).	4	5
D. Cálculo de la indemnización (proyecto de artículo 17)	5	5
E. Límites de la responsabilidad (proyecto de artículo 18)	6	6
F. Enmienda de los límites fijados (proyecto de artículo 18 bis)	7	7
G. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad (proyecto de artículo 19)	8	9
H. Notificación en caso de pérdida, daño o retraso (proyecto de artículo 20)	9	10
I. Reclamaciones extracontractuales (proyecto de artículo 21)	10	12

* La presentación tardía de este documento se debe a la insuficiencia actual de recursos de personal en la secretaría.



II.	Capítulo 6: Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar	11-13	12
A.	Responsabilidad del porteador (proyecto de artículo 22)	11	12
B.	Desvío de ruta (proyecto de artículo 23)	12	13
C.	Carga sobre cubierta (proyecto de artículo 24)	13	14
III.	Capítulo 7: Obligaciones del cargador	14-22	16
A.	Entrega de las mercancías listas para el transporte (proyecto de artículo 25)	14	16
B.	Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones (proyecto de artículo 26)	15	17
C.	Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos (proyecto de artículo 27)	16	17
D.	Proyecto de artículo 28	17	18
E.	Fundamento de la responsabilidad del cargador (proyectos de artículo 29 y 30) y de la responsabilidad del porteador por no facilitar información e instrucciones (proyecto de artículo 13 bis)	18	18
F.	Reglas especiales relativas a las sustancias peligrosas (nuevo proyecto de artículo 30)	19	20
G.	Declaración falsa de un cargador (proyecto de artículo 29 bis)	20	22
H.	Asunción de los derechos y obligaciones del cargador (proyecto de artículo 31)	21	23
I.	Responsabilidad por la actuación de sus subcontratistas, empleados y agentes (proyecto de artículo 32)	22	23
IV.	Capítulo 9: Flete	23	24

Introducción

1. Durante su 13º período de sesiones, el Grupo de Trabajo III examinó una serie de disposiciones del proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías que figura en el anexo de la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.32). Se pidió a la Secretaría que preparara una versión revisada de las disposiciones examinadas, a la luz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, durante su 13º período de sesiones, y de las conclusiones recogidas en el informe de dicho período de sesiones (A/CN.9/552). La versión provisional revisada de dichos artículos puede verse a continuación, en las secciones I a IV del presente documento.

I. Capítulo 5: Responsabilidad del porteador (continuación)

A. Responsabilidad de toda parte ejecutante (proyecto de artículo 15, continuación)

2. El Grupo de Trabajo examinó los párrafos 5 y 6 del proyecto de artículo 15 a la luz de lo dicho en los párrafos 10 a 17 del informe A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada de los párrafos 5 y 6 del proyecto de artículo 15 diría lo siguiente:

Artículo 15 bis¹

“1.² Si la responsabilidad por la pérdida de las mercancías, por el daño sufrido por éstas o por el retraso en su entrega recae en el porteador y en una o más partes ejecutantes marítimas³, su responsabilidad será mancomunada y solidaria [, siendo cada una de esas partes responsable de la totalidad del importe de la pérdida, del daño o de la demora, sin perjuicio de toda acción de repetición que pueda haber entre las partes solidariamente responsables,]⁴, pero dentro de los límites fijados en los artículos 16, 24 y 18.

¹ Conforme se decidió en el párr. 17 de A/CN.9/552, se extrajo del proyecto de artículo 15 el texto de sus párrafos 5 y 6 para formar una disposición aparte numerada, de momento, artículo 15 bis.

² Esta disposición, corresponde al párrafo 6 del proyecto de artículo 15 (en A/CN.9/WG.III/WP.32), que fue renumerado como párrafo 5 del mismo artículo (véase párr. 12, A/CN.9/WG.III/WP.36) y se presenta ahora como párrafo 1 del proyecto de artículo 15 bis.

³ En la nota 82 de A/CN.9/WG.III/WP.36, se observó que la regla de este artículo debería ser únicamente aplicable a las partes ejecutantes de algún tramo marítimo de la operación de transporte. Puesto que este párrafo figura ahora en un artículo aparte, se ha sustituido, en aras de la claridad, la frase “Si la responsabilidad ... recae en más de una parte ejecutante marítima” por “Si la responsabilidad ... recae en el porteador o en una o más partes ejecutantes marítimas”. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si esta aclaración responde a las inquietudes señaladas en el párr. 14 de A/CN.9/552, salvo la inquietud concerniente a la compensación, que se examinará en el marco del párrafo 3 de este mismo proyecto de artículo.

⁴ Conforme se decidió en los párrs. 12 y 17 de A/CN.9/552, se ha añadido el texto que figura entre corchetes para aclarar el significado del término “*joint and several liability*” (“responsabilidad mancomunada y solidaria”). Ahora bien, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el empleo que se hace de dicho término en diversos instrumentos internacionales,

2.⁵ A reserva de lo dispuesto en el artículo 19, la responsabilidad acumulada de todas esas personas no excederá de los límites globales enunciados en el presente instrumento⁶.

[3. De prosperar alguna demanda presentada contra una parte ejecutante no marítima por la pérdida de las mercancías, el daño que les sea ocasionado o el retraso en su entrega, la suma percibida por el demandante será deducible de toda demanda subsiguiente, por esa misma pérdida, daño o retraso, entablada por el demandante frente al porteador o frente a una parte ejecutante marítima.]⁷”

B. Retraso (proyecto de artículo 16)

3. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 16 a la luz de lo dicho en los párrafos 18 a 31 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del artículo 16 diría lo siguiente:

“Artículo 16. Retraso

1. Se considerará que hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se entreguen en el lugar de destino estipulado en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado⁸ o, a falta de tal acuerdo dentro del plazo que sea razonable esperar de un porteador diligente, a la luz de las condiciones del contrato, de las características del transporte y de las circunstancias del viaje⁹.

entre los que cabe citar: párr. 10 4) de las Reglas de Hamburgo; párr. 27 4) de las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías, conforme fue enmendado por el Protocolo de Modificación de 1999 (“CIM-COTIF 1999”); párr. 4 5) del Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interior, 2000 (“CMNI”); párr. 30 3) del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, conforme fue enmendado por los protocolos de 1955 y 1975 (“Convenio de Varsovia”); y párr. 36 3) del Convenio para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional, Montreal 1999 (“Convenio de Montreal”).

⁵ Esta disposición, que aparecía como párrafo 7 del proyecto de artículo 15 (A/CN.9/WG.III/WP.32), fue renumerada como párr. 6 del mismo artículo (véase párr. 12, A/CN.9/WG.III/WP.36) y figura ahora como párrafo 2 del proyecto de artículo 15 bis.

⁶ Conforme se indicó en los párrs. 13 y 17 de A/CN.9/552, se estimó apropiado el principio general de la suma global reclamable enunciado en el párrafo 6, actual párrafo 2 del artículo 15 bis.

⁷ Conforme se decidió en los párrs. 14 y 17 de A/CN.9/552, se ha preparado una versión revisada en espera de que se examine más en detalle la preparación de una regla uniforme en materia de compensación, o de que se decida remitir dicha cuestión al derecho interno aplicable. Véase también *supra*, nota 3.

⁸ Conforme se sugirió en el párr. 20 de A/CN.9/552, la frase “el plazo expresamente acordado” del párr. 2 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo tal vez sea más exacto que “todo momento expresamente acordado”.

⁹ Conforme se decidió en los párrs. 22 y 24 de A/CN.9/552, el porteador deberá responder de toda demora en la entrega de la que sea culpable, por lo que se retuvo, sin corchetes, la regla supletoria enunciada al final del párr. 1.

2. [Salvo acuerdo en contrario,]¹⁰ De ocasionar el retraso alguna pérdida [indirecta]¹¹, no imputable a la pérdida o daño de las mercancías transportadas, a la que por tanto no sea aplicable el artículo 17, la suma abonable en indemnización de dicha pérdida deberá quedar limitada a una cantidad equivalente a [una sola vez]¹² el flete pagadero por las mercancías retrasadas. La suma abonable total con arreglo a lo dispuesto en el presente párrafo y en el párrafo 1 del artículo 18 no deberá exceder del límite que sería aplicable en el marco del párrafo 1 del artículo 18 respecto de la pérdida total de las mercancías afectadas.”

C. Interpretación del instrumento (proyecto de artículo 2 bis)

4. Conforme se observó en el párrafo 31 del documento A/CN.9/552, el Grupo de Trabajo decidió introducir una disposición similar a la del párrafo 1) del artículo 7 de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa a fin de promover la uniformidad en la interpretación del proyecto de instrumento. Cabría colocar esta disposición en el capítulo 1 del proyecto de instrumento, “Disposiciones generales”, numerada provisionalmente artículo 2 bis y redactada en términos como los siguientes:

“Artículo 2 bis. Interpretación del instrumento

En la interpretación del presente instrumento, se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación y de asegurar la observancia de la buena fe en el comercio internacional.”

D. Cálculo de la indemnización (proyecto de artículo 17)

5. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 17 a la luz de lo dicho en los artículos 32 a 37 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del artículo 17 diría lo siguiente:

“Artículo 17. Cálculo de la indemnización

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 18, la indemnización abonable por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada en

¹⁰ Conforme se decidió en los párrs. 28 a 31 de A/CN.9/552, se ha insertado el texto “[Salvo acuerdo en contrario]” al comienzo del párr. 2, aun cuando será preciso volver sobre esta cuestión en el marco del artículo 19 y del capítulo 19.

¹¹ Conforme se sugirió en el párr. 25 de A/CN.9/552, se sugirió que se aclarara en el texto relativo a las pérdidas indirectas. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar también la siguiente variante de la primera oración del párr. 2 del proyecto de artículo 16:

“Toda indemnización por pérdida material o daño de las mercancías, que sea imputable al retraso, deberá ser calculada con arreglo al artículo 17 y, salvo acuerdo en contrario, la indemnización por toda pérdida económica imputable al retraso quedará limitada a una suma equivalente a [una sola vez] el flete pagadero por las mercancías retrasadas.”

¹² Conforme se decidió en los párrs. 26, 27 y 31 de A/CN.9/552, se insertó, en el párrafo 2, el texto “[una sola vez] el flete pagadero por las mercancías demoradas” a fin de seguir examinándolo en un ulterior período de sesiones.

función del valor de esas mercancías en el lugar y en el momento de su entrega, que se determinarán conforme a lo dispuesto en el artículo 7¹³.

2. El valor de las mercancías se fijará en función de su precio en la bolsa de productos básicos o, de no cotizarse en dicha bolsa, en función de su precio de mercado o, de no conocerse tampoco su precio de mercado, en función del valor normal de las mercancías del mismo tipo y de la misma calidad en el lugar de entrega¹⁴.

3. En todo supuesto de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no deberá pagar indemnización alguna que no esté prevista en los párrafos 1 y 2, salvo que el porteador y el cargador hayan convenido en calcular la indemnización de un modo diferente, sin salirse de los límites establecidos en el artículo 88.”

E. Límites de la responsabilidad (proyecto de artículo 18)

6. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 18 a la luz de lo dicho en los párrafos 38 a 51 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 18 diría:

“Artículo 18. Límites de la responsabilidad

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 16 2), la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías [, o concerniente a las mismas,]¹⁵ quedará limitada a [...] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a [...] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, de ser superior esta suma, salvo que el cargador haya declarado la índole y el valor de las mercancías antes de su expedición y ese valor haya sido consignado en los datos del contrato, o en todo supuesto en el que el porteador y el cargador hayan convenido una suma superior al límite de la responsabilidad fijado en el presente artículo.

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si el retraso en la entrega fue causado]¹⁶ durante el transporte marítimo o durante el tramo anterior o posterior al tramo marítimo, será aplicable el máximo límite de la responsabilidad previsto en toda norma internacional o nacional de rango

¹³ Conforme se decidió en los párrs. 33 y 34 de A/CN.9/552, se trató de mejorar la coherencia con lo dispuesto en el proyecto de artículo 7 sustituyendo el texto “según el contrato de transporte” por “que se determinarán conforme a lo dispuesto en el artículo 7”.

¹⁴ Conforme se indicó en los párrs. 35 a 37 de A/CN.9/552, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido de los párrafos 2 y 3 del proyecto de artículo.

¹⁵ Conforme se decidió en los párrs. 41, 42 y 44 de A/CN.9/552, se ha colocado la fórmula “o concerniente a las mismas” entre corchetes en éste y otros proyectos de artículo, en espera de un examen anterior de la misma.

¹⁶ Conforme se decidió en el párr. 47 de A/CN.9/552, se mantuvo entre corchetes el proyecto de párr. 2, y se introdujo, entre corchetes, una referencia a la entrega con retraso de las mercancías, para su ulterior examen.

imperativo que sea aplicable a cualquiera de los tramos de la operación de transporte.]

3. Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor¹⁷, los bultos o las unidades de carga consignados en el contrato como envasados o colocados en un contenedor serán tenidos por bultos o unidades de carga. De no figurar así consignadas, todas las mercancías envasadas en un contenedor o colocadas sobre el mismo serán tenidas por una única unidad de carga.

4. La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el denominado derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Toda suma mencionada en el presente artículo deberá ser convertida a la moneda del Estado del foro según cuál sea el valor de dicha moneda en la fecha en que sea pronunciada la sentencia o en la fecha estipulada por las partes. El valor, expresado en derechos especiales de giro, de la moneda de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional deberá ser calculado según el método que sea aplicado por el Fondo Monetario Internacional, en la fecha que sea del caso, para sus propias operaciones. El valor, expresado en derechos especiales de giro, de la moneda de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional deberá ser calculado según el método que sea seguido por dicho Estado¹⁸.”

F. Enmienda de los límites fijados (proyecto de artículo 18 bis)

7. Conforme se indicó en los párrafos 40 y 44 del documento A/CN.9/552, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara alguna vía de enmienda rápida de los límites de la responsabilidad valiéndose de todo modelo o propuesta ya existente. El artículo 18 bis propone ciertas reglas que cabría utilizar a dicho fin, pero el Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que las disposiciones de esa índole suelen figurar al final de otros instrumentos, en un capítulo destinado a las denominadas “Cláusulas finales”:

“Artículo 18 bis. Enmienda de los límites fijados¹⁹

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo **20, el procedimiento especial enunciado en el presente artículo será únicamente aplicable para la finalidad de modificar la cuantía del límite fijado en el párrafo 1 del artículo 18 del presente instrumento.

¹⁷ Conforme se indicó en el párr. 49 de A/CN.9/552, tal vez proceda revisar la definición de “contenedor” del proyecto de artículo 1 a fin de que sea aplicable a las paletas.

¹⁸ Conforme se indicó en el párr. 51 de A/CN.9/552, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párr. 4.

¹⁹ Esta propuesta está inspirada en la vía de enmienda enunciada en el artículo 23 del Protocolo 2002 del Convenio de Atenas y en el artículo 24 del Convenio de las Naciones Unidas sobre la responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (“Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte”).

²⁰ Se haría aquí remisión a un artículo sobre “Revisión y enmienda”, que figuraría en el capítulo destinado a las “Cláusulas finales” del instrumento, pero que aún no se ha examinado ni siquiera preparado. véase, p.ej. el artículo 32 de las Reglas de Hamburgo o el artículo 16 de las Reglas de La Haya.

2. A instancia de una cuarta parte²¹ al menos de los Estados Parte en el presente instrumento²², el depositario²³ distribuirá, a cada uno de los Estados Parte²⁴, toda enmienda propuesta de la cuantía del límite indicado en el párrafo 1 del artículo 18 del presente instrumento, y convocará una reunión de un Comité compuesto por un representante de cada Estado Parte para que examine la enmienda propuesta.
3. El Comité así formado se reunirá con ocasión del próximo período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, y en el lugar donde se celebre dicho período de sesiones.
4. Toda enmienda propuesta deberá ser aprobada por una mayoría de dos tercios de los miembros del Comité, que estén presentes y hagan uso de su voto²⁵.
5. Al ir a dar curso a una propuesta de enmienda de los límites fijados, el Comité deberá tener en cuenta la experiencia dimanante de todo suceso ya acaecido y, en particular, la cuantía de los daños que se hayan otorgado, las oscilaciones en el valor de las monedas y el efecto que pueda tener la enmienda propuesta sobre la prima abonable al seguro²⁶.
6. a) No se podrá examinar ninguna enmienda de los límites de la responsabilidad, que sea propuesta con arreglo a este artículo, antes de que transcurra un plazo de cinco años²⁷ desde la fecha en que este instrumento quede abierto a la firma o antes de que transcurra un plazo de cinco años desde la fecha de la entrada en vigor de toda enmienda previa tramitada con arreglo a este artículo.
b) No podrá aumentarse límite alguno por una cuantía superior al 6% acumulativo anual, calculado a partir de la fecha en que el presente instrumento quede abierto para su firma, de la cuantía fijada para dicho límite en el presente instrumento²⁸.

²¹ El párr. 23 2) del Convenio de Atenas habla de “la mitad” y no de “una cuarta parte” de los Estados Parte.

²² El párr. 23 2) del Convenio de Atenas precisa “pero en todo caso no menos de seis” de los Estados Parte.

²³ El Secretario General de las Naciones Unidas sería designado depositario en un artículo titulado “depositario” que figuraría en el capítulo destinado a las “Cláusulas Finales” del instrumento.

²⁴ El párr. 23 2) del Convenio de Atenas menciona asimismo a todos los Miembros de la Organización Marítima Internacional.

²⁵ El párr. 23 5) del Convenio de Atenas dice: “Toda enmienda deberá ser aprobada por una mayoría de dos tercios de los Estados Parte en el Convenio, en su forma revisada por el presente Protocolo, que estén presentes y hagan uso de su voto en el Comité Jurídico ... a reserva de que al menos la mitad de los Estados Parte en el Convenio, en su forma revisada por el presente Protocolo, estén presentes en el momento de efectuarse la votación.”

²⁶ Esta disposición ha sido tomada del párr. 23 6) del Convenio de Atenas. Véase, también, el párr. 4) del artículo 24 del Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte.

²⁷ En los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 se sugiere un plazo de siete años, en vez de cinco.

²⁸ El Convenio sobre la responsabilidad de las terminales de transporte no contiene ninguna disposición similar. Cabría sugerir, a título de variante, un texto conforme a lo indicado en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34, que diría: “No podrá aumentarse o reducirse, en un

c) No podrá aumentarse límite alguno fijado en el presente instrumento por una cuantía superior a la que resulte de multiplicar por tres la cuantía de dicho límite²⁹.

7. Toda enmienda aprobada conforme a lo previsto en el párrafo 4 deberá ser notificada, por el depositario, a todos los Estados Parte. La enmienda se tendrá por aceptada al término de un plazo de 18³⁰ meses a partir de la fecha de la notificación, salvo que dentro de dicho plazo no menos de una cuarta parte³¹ de los Estados que sean Partes en el instrumento, en el momento de ser aprobada la enmienda, comuniquen al depositario que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso, la enmienda se tendrá por rechazada y no surtirá efecto alguno.

8. Toda enmienda que se tenga por aceptada, a tenor del párrafo 7, entrará en vigor a los 18 meses de su aceptación.

9. Todo Estado Parte quedará obligado por la enmienda, salvo que denuncie el presente Convenio de conformidad con lo previsto en el artículo ^{**}32 a más tardar seis meses antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.

10. Todo Estado que pase a ser Estado Parte tras haberse aprobado una enmienda, pero sin que haya expirado aún el plazo de 18 meses previsto para su aceptación, quedará obligado por la enmienda, si ésta entra en vigor. Todo Estado que pase a ser Estado Parte, transcurrido ya ese plazo, quedará obligado por toda enmienda del Convenio que haya sido aceptada de conformidad con lo previsto en el párrafo 7. En los supuestos mencionados en el presente párrafo, un Estado quedará obligado por una enmienda al entrar ésta en vigor o en el momento en que el presente instrumento entre en vigor en dicho Estado, de suceder esto ulteriormente.”

G. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad (proyecto de artículo 19)

8. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 19 a la luz de lo dicho en los párrafos 52 a 62 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del

único ejercicio de reajuste, límite alguno consignado en el presente instrumento por una cuantía superior a un 21% del importe de dicho límite.”

²⁹ El Convenio sobre la responsabilidad de las terminales de transporte no contiene disposición alguna al respecto. Cabría sugerir, como posible variante, un texto, conforme a lo indicado en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34, que dijera: “No podrá aumentarse o disminuirse límite alguno fijado en el presente instrumento por una cuantía que exceda, acumulativamente, en más de un 100%, de la cuantía del límite fijado en el instrumento.”

³⁰ En los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 se sugiere el plazo considerado en los párrs. 7, 8 y 10 que sea de 12 meses, en vez de los 18 consignados en el presente texto.

³¹ El párr. 7 del artículo 24 del Convenio sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte habla de “al menos un tercio de los Estados que eran Partes”.

³² La presente remisión se efectuará a un artículo relativo a la “denuncia” del proyecto de instrumento, que figuraría en el capítulo destinado a las denominadas “cláusulas finales” del instrumento, pero que no ha sido aún examinado ni siquiera preparado. Véase, por ejemplo, el artículo 34 de las Reglas de Hamburgo o el artículo 15 de las Reglas de La Haya.

Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 1 diría lo siguiente:

“Artículo 19. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad

Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 14 bis³³ tendrá derecho a limitar la responsabilidad en la que incurra con arreglo a lo dispuesto en los artículos [16 2),] 24 4), y 18³⁴ del presente instrumento, [o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte,]³⁵ si el demandante prueba que [el retraso en la entrega,]³⁶ la pérdida o el daño sufrido por las mercancías [o concerniente a las mismas]³⁷ ha resultado de un acto u omisión personal³⁸ de la persona que reclame el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que ese acto u omisión ocasionaría probablemente tal pérdida o daño.”

H. Notificación en caso de pérdida, daño o retraso (proyecto de artículo 20)

9. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 20 a la luz de lo dicho en los párrafos 63 a 87 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 20 diría lo siguiente:

“Artículo 20. Notificación en caso de pérdida, daño o retraso

[Variante A del párrafo 1³⁹

1. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador ha hecho entrega de las mercancías, conforme aparezcan descritas en los datos del

³³ Como se observó en el párr. 62 de A/CN.9/552, se ha actualizado la remisión al artículo 15 3) y 4), haciendo remisión, en su lugar, al nuevo “artículo 14 bis”.

³⁴ Conforme se decidió en los párrs. 55 y 62 de A/CN.9/552, tal vez deba examinarse más a fondo la sugerencia de insertar una remisión al artículo 17, al examinarse el capítulo 19.

³⁵ Conforme se decidió en los párrs. 56, 57 y 62 de A/CN.9/552, se mantuvieron entre corchetes las palabras “[o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte,]” a fin de examinarlas en el marco del capítulo 19.

³⁶ Conforme se decidió en los párrs. 54 y 62 de A/CN.9/552, deberá examinarse más en detalle la cuestión de la demora o retraso en la entrega, a la luz de la versión revisada del proyecto actual que prepare la Secretaría a fin de reflejar las propuestas que se hicieron respecto del proyecto de párrafo 16 1) en los párrs. 20 a 24 de A/CN.9/552, y en el párr. 3, *supra*.

³⁷ Véase *supra*, nota 15.

³⁸ Conforme se decidió en los párrs. 59, 60 y 62 de A/CN.9/552 se retuvo, sin corchetes, la palabra “personal”.

³⁹ Conforme se decidió en el párr. 75 de A/CN.9/552, se colocó entre corchetes el texto original y la versión reformulada propuesta del párr. 1, conforme se sugirió en el párr. 66 de A/CN.9/552, se colocó entre corchetes, para su ulterior examen, el texto original y la versión reformulada propuesta del párr. 1. La variante A del párr. 1 está tomada del texto que aparece en A/CN.9/WG.III/WP.32, con la supresión de “[en un plazo razonable]” conforme se decidió en el párr. 75 de A/CN.9/552, y con las adiciones que se indican.

contrato, a menos que se haya notificado⁴⁰ la pérdida o el daño sufrido por las mercancías [, o concerniente a las mismas]⁴¹, junto con una indicación general de su índole, al porteador o a la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, antes o en el momento mismo de efectuarse esa entrega, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, dentro de un plazo de [tres días laborables][siete días][siete días laborables, contabilizables en el lugar de la entrega,][siete días consecutivos]⁴² a partir de la entrega de las mercancías. No se habrá de dar dicho aviso respecto de toda pérdida o daño que se haya constatado en el curso de una inspección conjunta⁴³ de las mercancías, efectuada por el consignatario junto con el porteador o la parte ejecutante que sea tenida por responsable.]

[Variante B del párrafo 1⁴⁴

1. [El consignatario o una persona que actúe en su nombre deberá dar] [Deberá darse] aviso de la pérdida de las mercancías o del daño sufrido por éstas [o concerniente a las mismas], junto con una indicación general de su índole, al porteador o a la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, antes o en el momento mismo de efectuarse esa entrega, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, dentro de un plazo [de tres días laborables] [razonable] [de ___ días laborables contabilizables en el lugar de la entrega] [de ___ días consecutivos] después de la entrega de las mercancías. [El tribunal [podrá] [deberá] tener en cuenta la ausencia eventual de dicho aviso, al decidir si el demandante ha cumplido con la obligación de probar los hechos, que le incumbe a tenor del párrafo 1 del artículo 14.] No se requerirá dicho aviso respecto de toda pérdida o daño que se haya constatado en una inspección conjunta de las mercancías, llevada a cabo por el consignatario junto con el porteador o la parte ejecutante que sea tenida por responsable.]

2. No será abonable indemnización alguna, con arreglo al artículo 16, salvo que se haya dado aviso, de la pérdida imputable al retraso⁴⁵, al porteador⁴⁶ dentro de un plazo de 21 días consecutivos a partir de la entrega de las mercancías.

⁴⁰ El artículo 5 del proyecto de instrumento enuncia que el aviso o la notificación que ha de darse a tenor de la regla del párrafo 1, y de algunas otras reglas, podrá cursarse por vía electrónica; de lo contrario, habrá de hacerse por escrito.

⁴¹ Véase *supra*, nota 15.

⁴² Conforme se decidió con el párr. 75 de A/CN.9/552, se suprimieron las palabras “en un plazo razonable” en la versión original del párrafo 1 y se insertaron en dicho párrafo las palabras “siete días” así como las variantes “siete días consecutivos” y “siete días laborables”, todas ellas entre corchetes.

⁴³ En el párr. 95 de A/CN.9/525 se sugirió que, en un contexto de tradición romana o civilista, tal vez resultaran más apropiadas las palabras “*inspección concurrente*” o “*inspección contradictoria*”.

⁴⁴ Conforme se decidió en el párr. 75 de A/CN.9/552, se colocaron entre corchetes, para su ulterior examen, el texto original y la versión reformulada propuesta para el párr. 1. La variante B del párr. 1 está tomada del párr. 66 de A/CN.9/552.

⁴⁵ Conforme se decidió en los párrs. 77 y 81 de A/CN.9/552, se sustituyeron las palabras “la pérdida” por “la pérdida imputable al retraso”.

⁴⁶ Conforme se decidió en los párrs. 78 y 81 de A/CN.9/552, se substituyó el texto “a la persona a la que se impute la responsabilidad” por el término “al porteador”.

3. De darse el aviso prescrito en el presente artículo⁴⁷ a la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso dado al porteador surtirá el mismo efecto que un aviso dado a una parte ejecutante marítima⁴⁸.

4. En todo caso de pérdida o daño efectivo o supuesto, las partes interesadas en una reclamación o controversia deberán darse mutuamente toda facilidad que sea razonable para inspeccionar y tasar las mercancías y deberán dar acceso a todo expediente o documento concerniente al transporte de las mercancías⁴⁹.”

I. Reclamaciones extracontractuales (proyecto de artículo 21)

10. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 21 a la luz de lo dicho en los párrafos 88 a 91 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 21 diría lo siguiente:

“Artículo 21. Reclamaciones extracontractuales

Las excepciones y límites de la responsabilidad previstos en el presente instrumento y las responsabilidades que impone serán invocables frente a toda acción entablada contra el porteador o una parte ejecutante marítima⁵⁰ por pérdida o daño de mercancías, [o concerniente a mercancías,]⁵¹ que sean objeto de un contrato de transporte, o por retraso en la entrega de dichas mercancías, tanto si se trata de una acción contractual como de una acción entablada por concepto de responsabilidad civil o extracontractual, o por algún otro motivo⁵².”

II. Capítulo 6: Disposiciones suplementarias relativas al transporte por mar

A. Responsabilidad del porteador (proyecto de artículo 22)

11. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 22 a la luz de lo dicho en los párrafos 92 a 99 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del

⁴⁷ Conforme se observó en el párr. 82 de A/CN.9/552 se rectificó la referencia que se hacía a “capítulo”, haciéndola a “artículo”.

⁴⁸ Conforme se decidió en los párrs. 83 y 84 de A/CN.9/552, se ha preparado una versión revisada de este párrafo en la que se ha sustituido la frase “la parte ejecutante que entregó las mercancías” por las palabras “una parte ejecutante marítima”.

⁴⁹ Conforme se decidió en el párr. 87 de A/CN.9/552, se ha mantenido el texto del párrafo 4 con algún ligero cambio de redacción en la versión inglesa y optándose por la expresión “deberán dar” sin corchetes en torno al verbo “deberán”.

⁵⁰ Conforme se decidió en los párrs. 89 y 91 de A/CN.9/552, se insertó la palabra “marítima”.

⁵¹ Véase *supra*, nota 15.

⁵² Conforme se decidió en los párrs. 90 y 91 de A/CN.9/552, se reconsiderará la índole tal vez repetitiva de los textos del párrafo 4 del artículo 15 y del proyecto de artículo 21 en el próximo examen que se haga del proyecto de instrumento.

Grupo de Trabajo en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada de los apartados del proyecto de artículo 22 volvería a fusionarse en el texto del artículo 14, que quedarían redactados en términos como los siguientes:

“Artículo 22⁵³

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 14 1), el porteador no será responsable de la pérdida, del daño o del retraso derivados o resultantes de un incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa del porteador o de alguien que dependa de él⁵⁴.
2. El artículo 14 será también aplicable en los siguientes supuestos:
 - a) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en la mar o toda medida que sea razonable para salvar o intentar salvar bienes en la mar⁵⁵;
 - b) Toda medida que sea razonable para intentar evitar daños al medio ambiente⁵⁶;
 - c) Riesgos, peligros o accidentes en la mar o en otras aguas navegables⁵⁷.”

B. Desvío de ruta (proyecto de artículo 23)

12. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 23 a la luz de lo dicho en los párrafos 100 a 102 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 23 quedaría como sigue:

“Artículo 23. Desvío de ruta⁵⁸

[Variante A⁵⁹

1. El porteador no será responsable de la pérdida, del daño o del retraso en la entrega que resulte de algún desvío de ruta efectuado para salvar o intentar salvar alguna vida [o bienes] en la mar [, o que resulte de cualquier otro desvío que sea [razonable]].

⁵³ Conforme se decidió en los párrs. 93 y 99 de A/CN.9/552, se preparará una nueva versión revisada en donde se fusionará el proyecto de artículo 22 con el proyecto de artículo 14, una vez que se haya vuelto a examinar el proyecto de artículo 14, conforme se tiene previsto hacer durante el 14º período de sesiones del Grupo de Trabajo.

⁵⁴ Conforme se decidió en los párrs. 94, 95 y 99 de A/CN.9/552, se ha mantenido la exoneración por motivo de incendio, que volverá a ser examinada en el contexto del proyecto de artículo 14.

⁵⁵ Conforme se decidió en los párrs. 96 y 99 de A/CN.9/552, se sustituyeron las palabras “salvamento o tentativa de salvamento de bienes en el mar” por las palabras “toda medida que sea razonable para salvar o intentar salvar bienes en la mar”.

⁵⁶ Conforme se decidió en los párrs. 97 y 99 de A/CN.9/552, se ha introducido la frase “toda medida razonable para intentar evitar daños al medio ambiente”.

⁵⁷ Conforme se decidió en el párr. 98 de A/CN.9/552, hubo acuerdo general en que se mantuviera la regla relativa a los “riesgos, peligros o accidentes en la mar o en otras aguas navegables”.

⁵⁸ Conforme se decidió en el párr. 102 de A/CN.9/552, se ha colocado entre corchetes el texto del proyecto del artículo 23, tomado de A/CN.9/WG.III/WP.32, junto con la variante propuesta en el párr. 38 de A/CN.9/WG.III/WP.34, para su ulterior examen.

⁵⁹ La variante A ha sido tomada del proyecto de artículo enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.32.

2. Cuando con arreglo al derecho interno aplicable un desvío de ruta constituya de por sí un incumplimiento de las obligaciones del porteador, ese incumplimiento surtirá únicamente efecto en consonancia con lo dispuesto en el presente instrumento⁶⁰.]

[Variante B⁶¹

1. El porteador no será responsable de la pérdida, del daño, o del retraso en la entrega que sea imputable a un desvío de ruta efectuado para salvar o intentar salvar alguna vida o ciertos bienes en la mar o a cualquier otro desvío que sea razonable.

2. En la medida en que un desvío de ruta constituya un incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo a alguna norma jurídica reconocida por el derecho interno o por el presente instrumento, esa norma será aplicable únicamente cuando el desvío efectuado no sea razonable respecto de la ruta asignable a un buque marítimo.

3. En la medida en que un desvío de ruta constituya un incumplimiento de alguna obligación del porteador, ese incumplimiento surtirá únicamente efecto en el marco de lo estatuido al respecto en el presente instrumento. En particular, ese desvío no privará al porteador de ninguno de sus derechos a tenor del presente instrumento, salvo en la medida de lo previsto a dicho respecto en el artículo 19.]”

C. Carga sobre cubierta (proyecto de artículo 24)

13. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 24 a la luz de lo dicho en los párrafos 103 a 117 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 24 diría lo siguiente:

“Artículo 24. Carga sobre cubierta

1. Las mercancías sólo se podrán transportar sobre cubierta, o por encima del nivel de cubierta, o por encima del nivel de cubierta*,
 - a) si así lo exige alguna norma legal, administrativa o reglamentaria aplicable, o

⁶⁰ Como se observó en la nota 112 de A/CN.9/WG.III/WP.32, cabría formular una variante de este párrafo que dijera: “Cuando con arreglo al derecho interno aplicable, un desvío de ruta constituya de por sí un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho incumplimiento no privará al porteador o a la parte ejecutante de su derecho a invocar toda excepción o todo límite de la responsabilidad que haya previsto el presente instrumento”. De adoptarse esta variante, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si estima necesario mantener la regla enunciada en el párrafo 1 del artículo.

⁶¹ La variante B ha sido tomada del párr. 38 de A/CN.9/WG.III/WP.34.

* Nota del traductor: Esta lectura del original inglés no es la única posible. “*on board*” y “*above board*” pueden ser dos expresiones sinónimas, ya que es práctica habitual de los textos legales del “*common law*” mencionar todas las variantes lingüísticas en uso. De ser así, el texto sólo debería hablar de “transporte sobre cubierta”.

b) si las mercancías se transportan en contenedores o sobre contenedores [, diseñados para dicho transporte,] que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de dichos contenedores, o

c) [en supuestos no regulados por los apartados a) o b) del presente artículo,] si el transporte sobre cubierta [está en consonancia con lo estipulado en el contrato de transporte, o] cumple con las costumbres, los usos o las prácticas del comercio, o si corresponde a ciertos usos o prácticas del ramo de que se trate.

2. Si las mercancías fueron cargadas con arreglo a lo previsto en los apartados 1 a) o⁶² c), el porteador no será responsable de pérdida alguna de dichas mercancías, del daño que puedan sufrir o del retraso en su entrega que sea imputable a los riesgos especiales que entrañe su transporte sobre cubierta. Si las mercancías se transportan directamente sobre cubierta, o por encima de dicho nivel, con arreglo a lo previsto en el apartado 1 b), el porteador será responsable de la pérdida de dichas mercancías, del daño por ellas sufrido o del retraso en su entrega con arreglo a lo dispuesto en el presente instrumento, sin que se tenga en cuenta si su transporte se hizo directamente sobre cubierta, o por encima de dicho nivel. Si las mercancías se transportan sobre cubierta en casos diferentes de los permitidos a tenor del párrafo 1, el porteador será responsable, al margen de lo dispuesto por el artículo 14, 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 sobre cubierta⁶³.

3. Si las mercancías fueron cargadas con arreglo a lo previsto en el párrafo 1 c), el hecho de que ciertas mercancías vayan a ser transportadas sobre 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 sobre cubierta cumple con lo dispuesto en el apartado 1 c) y, caso de que se emita un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable, el porteador no tendrá derecho a invocar la regla de dicho apartado frente a un tercero que haya adquirido de buena fe dicho título de transporte o documento electrónico negociable⁶⁴.

[4. Si el porteador es responsable, con arreglo al presente artículo, de la pérdida de las mercancías transportadas sobre cubierta, de los daños sufridos por éstas o del retraso en su entrega, su responsabilidad quedará limitada conforme a lo previsto en los artículos 16 y 18; ahora bien, si el porteador y el cargador han convenido [expresamente]⁶⁵ en que las mercancías se transporten bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho a limitar su responsabilidad por

⁶² Conforme se decidió en los párrs. 107 a 109 de A/CN.9/552, se ha sustituido la conjunción “y” por la conjunción “o”.

⁶³ Conforme se decidió en los párrs. 108 y 109 de A/CN.9/552, el párrafo 2 se examinará en mayor detalle al examinarse el párrafo 4 del proyecto de artículo 14.

⁶⁴ Conforme se decidió en los párrs. 110 y 111 de A/CN.9/552, tan pronto como se haya examinado la cuestión de los derechos de terceros y de la autonomía contractual de las partes, se proseguiría el examen del párrafo 3, así como la cuestión de si la regla en él anunciada debe ser aplicable al supuesto de un tercero que haya depositado su confianza en un título de transporte o en un documento electrónico no negociable.

⁶⁵ Conforme se decidió en los párrs. 112 y 117 de A/CN.9/552, se retuvo el término “expresamente” entre corchetes.

toda pérdida de las mercancías o por todo daño que hayan sufrido [que sea [exclusivamente]⁶⁶ imputable al hecho de haber sido transportadas sobre cubierta]⁶⁷.]⁶⁸”

III. Capítulo 7: Obligaciones del cargador⁶⁹

A. Entrega de las mercancías listas para el transporte (proyecto de artículo 25)

14. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 25 a la luz de lo dicho en los párrafos 118 a 123 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 25 diría lo siguiente:

“Artículo 25. Entrega de las mercancías listas para su transporte

De no estipularse otra cosa en el contrato de transporte, el cargador deberá hacer entrega de las mercancías listas para su transporte y⁷⁰ en un estado que les permita resistir el transporte previsto, así como las operaciones de carga, manipulación, estibado, sujeción o afianzamiento, y descarga, y deberá entregarlas en condiciones que no se presten a causar lesión corporal o daño alguno. En el supuesto de que las mercancías se entreguen en un contenedor o remolque envasado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y afianzar las mercancías, dentro o encima de ese contenedor o remolque, de tal forma que las mercancías resistan el transporte previsto, así como las operaciones de carga, manipulación y descarga del contenedor o el remolque, y deberá entregarlas en condiciones que no se presten a ocasionar lesión corporal o daño alguno⁷¹.”

⁶⁶ Conforme se decidió en los párrs. 115 y 117 de A/CN.9/552, se colocó el término “exclusivamente” entre corchetes.

⁶⁷ Conforme se decidió en los párrs. 113, 114 y 117 de A/CN.9/552, se colocó entre corchetes la frase “que sea exclusivamente imputable al hecho de haber sido transportadas sobre cubierta”.

⁶⁸ Conforme se decidió en los párrs. 116 y 117 de A/CN.9/552, se colocó el párrafo 4 entre corchetes para su examen en un ulterior período de sesiones, en el que se examinaría su relación con el proyecto de artículo 19.

⁶⁹ Conforme se decidió en el párr. 129 de A/CN.9/552, se han propuesto epígrafes o títulos para cada uno de los proyectos de artículo del capítulo 7.

⁷⁰ Conforme se decidió en los párrs. 119, 120 y 123 de A/CN.9/552, se retuvo el proyecto de artículo 25, así como el principio de que las obligaciones del cargador se regirán por los términos del contrato de transporte, pero suprimiéndose los corchetes. Conforme se sugirió en el párr. 119 de A/CN.9/552, en aras de la claridad del texto, se suprimió la frase inicial “[A reserva de las estipulaciones del contrato de transporte,]” poniéndose en su lugar la frase “De no estipularse otra cosa en el contrato de transporte”, insertándose de nuevo la conjunción “y”.

⁷¹ A fin de mejorar la formulación del texto, conforme se sugirió en los párrs. 122 y 123 de A/CN.9/552, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la siguiente variante de la segunda oración del proyecto de artículo 25: “En el supuesto de que las mercancías se entreguen en el interior o sobre un contenedor o remolque envasado por el cargador, dicha obligación será asimismo aplicable a las operaciones de estibado, sujeción y afianzamiento de las mercancías en el interior o sobre el contenedor o remolque.”

B. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones (proyecto de artículo 26)

15. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 26 a la luz de lo dicho en los párrafos 124 a 129 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 26 diría lo siguiente:

“Artículo 26. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones

El porteador facilitará [oportunamente]⁷² al cargador toda información, que éste solicite, y de la que el porteador tenga conocimiento, así como las instrucciones que sean razonablemente necesarias o que puedan ser de interés para el cargador a fin de que éste pueda cumplir con sus obligaciones conforme a lo prescrito en el artículo 25⁷³. [La información y las instrucciones así facilitadas deberán ser exactas y completas.]⁷⁴”

C. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos (proyecto de artículo 27)

16. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 27 a la luz de lo dicho en los párrafos 130 a 133 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 27 diría lo siguiente:

“Artículo 27. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos

El cargador facilitará [oportunamente] al porteador toda información, instrucciones y documentos [exactos y completos]⁷⁵ que puedan ser razonablemente necesarios para:

⁷² Conforme se decidió en los párrs. 135 a 137 de A/CN.9/552, se suprimió el proyecto de artículo 28, sustituyéndose su texto por una mención en el proyecto de artículo 26 de que el cargador deberá facilitar “[oportunamente]” la información y las instrucciones que puedan ser requeridas, que se colocaría entre corchetes, a fin de proseguir las deliberaciones al respecto una vez que se hubieran examinado los proyectos de artículo 29 y 30.

⁷³ Conforme se decidió en los párrs. 127 a 129 de A/CN.9/552, tal vez deba volverse a examinar la variante ofrecida en el párr. 128 de A/CN.9/552, “salvo que el porteador pueda razonablemente suponer que el cargador ya conoce esos datos”.

⁷⁴ Conforme se decidió en los párrs. 135 a 137 de A/CN.9/552, se ha insertado, para su ulterior examen, la fórmula “[la información y las instrucciones facilitadas deberán ser exactas y completas]”. Véase *supra* nota 72.

⁷⁵ Conforme se decidió en los párrs. 135 a 137 de A/CN.9/552, se han insertado para su ulterior examen los textos “[oportunamente]” y “[toda información, instrucciones y documentos completos y exactos ...]”. Véase *supra* nota 72.

a) La manipulación y el transporte de las mercancías, incluidas las precauciones que deba adoptar el porteador o la parte ejecutante, salvo que el cargador pueda suponer razonablemente que esa información es ya conocida del porteador⁷⁶;

b) El cumplimiento de toda norma legal o reglamentaria, y de toda otra obligación impuesta por las autoridades respecto del transporte previsto, así como para la obtención de toda licencia y la presentación de toda instancia o solicitud concerniente a las mercancías;

c) La compilación de los datos del contrato y la emisión de todo título o documento electrónico que se vaya a utilizar, particularmente los datos mencionados en el artículo 34 1) b) y c), el nombre de la parte designada como cargador en los datos del contrato, y el nombre del consignatario o la orden de entrega a menos que el cargador pueda razonablemente suponer que esos datos son ya conocidos del porteador.”

D. Proyecto de artículo 28

17. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 28 a la luz de lo dicho en los párrafos 134 a 137 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, se convino en que se suprimiera el proyecto de artículo 28, insertándose, en su lugar, las frases, previamente indicadas en el párrafo 16, en el cuerpo de los proyectos de artículo 26 y 27.

E. Fundamento de la responsabilidad del cargador (proyectos de artículo 29 y 30) y de la responsabilidad del porteador por no facilitar información e instrucciones (proyecto de artículo 13 bis)

18. El Grupo de Trabajo examinó los proyectos de artículo 29 y 30 a la luz de lo dicho en los párrafos 138 a 148 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, así como del examen de la propuesta de sustituir los proyectos de artículo 29 y 30 por un único artículo formulado con arreglo a lo indicado en el párrafo 139 de A/CN.9/552, la versión provisional revisada de los proyectos de artículo 29 y 30 quedaría formulada en términos como los siguientes:

⁷⁶ Conforme se decidió en los párrs. 132 y 133 de A/CN.9/552, se mantuvo el texto actual para su ulterior examen pero se añadió al final del apartado a) el texto “salvo que el cargador pueda razonablemente suponer que esa información es ya conocida del porteador”.

“Artículo 29. Fundamento de la responsabilidad del cargador

1. El cargador será responsable⁷⁷ de toda pérdida, daño [, retraso]⁷⁸ o lesión corporal causada por las mercancías, que resulte de algún incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 25 y al apartado a) del artículo 27⁷⁹, a menos [y en la medida en] que el cargador demuestre que no hubo culpa suya ni de ninguna persona mencionada en el artículo 32 que causara [o que contribuyera a] la pérdida, el daño [, el retraso] o la lesión.

[Variante A del párrafo 2⁸⁰

2. El cargador será responsable⁸¹ de toda pérdida o daño imputable al incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo a lo dispuesto en los apartados b) y c) del artículo 27.]

[Variante B del párrafo 2⁸²

2. Se considerará que el cargador garantiza al porteador, al recibir éste las mercancías, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad o del peso de la carga por él entregada, por lo que el cargador deberá indemnizar al porteador de toda pérdida, daño o gastos que sean imputables o resulten de alguna inexactitud en los datos facilitados. El derecho del porteador a ser así indemnizado no limitará de modo alguno su responsabilidad, con arreglo al contrato de transporte, frente a toda otra persona, que no sea el cargador.]

3. Cuando la pérdida o el daño [o la lesión corporal] sean consecuencia de que tanto el cargador como el porteador han incumplido sus obligaciones respectivas, el cargador y el porteador serán solidariamente responsables

⁷⁷ Conforme se decidió en el párr. 144 de A/CN.9/552, se ha reformulado el párrafo 1 del artículo 29 a la luz de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 14 de A/CN.9/WG.III/WP.36. Se ha suprimido toda mención de las partes frente a las que el cargador ha de responder en consonancia con lo ya dispuesto en el proyecto de artículo 14 y, conforme se observó en el párr. 144 de A/CN.9/552, tal vez se haya de reconsiderar más adelante la cuestión de la responsabilidad frente al consignatario y a la parte controladora, conforme al texto original del proyecto de artículo 29 en A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁷⁸ El “retraso” se insertaría para reflejar lo ya dispuesto en el proyecto de artículo 14, pero se ha colocado entre corchetes, al no haber sido expresamente examinada esta cuestión en el marco del proyecto de artículo 29.

⁷⁹ Se ha suprimido la remisión al artículo 28, a resultas de la supresión de dicho artículo ya mencionada en el párr. 17 del presente documento.

⁸⁰ Conforme se decidió en los párrs. 142 y 148 de A/CN.9/552, se ha retenido la regla de la responsabilidad estricta o absoluta para el supuesto de que el cargador no haya cumplido con sus obligaciones con arreglo a lo dispuesto en los apartados b) y c) del proyecto de artículo 27.

⁸¹ Véase *supra* nota 77.

⁸² Conforme se decidió en los párrs. 142 y 148 de A/CN.9/552, se ha introducido entre corchetes una disposición similar a la enunciada en el artículo III.5 de las Reglas de La Haya.

frente al consignatario y a la parte controladora⁸³ por tal pérdida o daño [o lesión corporal]⁸⁴.”

“Artículo 13 bis. Responsabilidad del porteador por no facilitar información e instrucción⁸⁵

El porteador será responsable⁸⁶ de toda pérdida, daño [, retraso⁸⁷] o lesión corporal causada por un incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 26, salvo [y en la medida en] que el porteador pruebe que no hubo culpa suya ni de ninguna persona mencionada en el artículo 14 bis que causara [o que contribuyera a] la pérdida, el daño [, el retraso] o la lesión corporal.”

F. Reglas especiales relativas a las sustancias peligrosas (nuevo proyecto de artículo 30)

19. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de las mercancías peligrosas a la luz de lo dicho en los párrafos 146 a 148 del documento A/CN.9/552, y decidió insertar una disposición en el proyecto de instrumento que tratara explícitamente de la cuestión de las mercancías peligrosas basada en el principio de la responsabilidad estricta del cargador por toda información defectuosa o insuficiente relativa a la índole de las mercancías. Cabría redactar un proyecto provisional de artículo sobre mercancías peligrosas que dijera:

“Artículo 30. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas⁸⁸

1. Por ‘mercancías peligrosas’⁸⁹ se entenderá:

⁸³ Conforme se observó en el párr. 144 de A/CN.9/552, tal vez proceda reconsiderar más adelante la cuestión de la responsabilidad frente al consignatario y frente a la parte controladora.

⁸⁴ Conforme se decidió en los párrs. 145 y 148 de A/CN.9/552, se retuvo para su ulterior examen el párrafo 3 de la variante B del proyecto de artículo 29 (A/CN.9/WG.III/WP.32). El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si esta disposición relativa a las causas concurrentes debe reflejar también lo dispuesto en el párrafo correspondiente del proyecto de artículo 14.

⁸⁵ Conforme se decidió en los párrs. 140 y 148 de A/CN.9/552, ciertos aspectos de los artículos 29 y 30, relativos a la responsabilidad del porteador han sido formulados como artículo 13 bis para su colocación eventual como artículo 13, al final del “Capítulo 4. Obligaciones del porteador”.

⁸⁶ Véase *supra* nota 77.

⁸⁷ Véase *supra* nota 78, pero en el contexto del proyecto de artículo 26.

⁸⁸ El Grupo de Trabajo tal vez desee tomar nota de que los párrafos 2 a 5 del artículo 30, tomados del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo, duplican y pudieran adolecer de cierta incoherencia respecto de lo dispuesto en los proyectos de artículo 27 y 29 sobre las obligaciones y la responsabilidad del cargador de proporcionar datos que faciliten la manipulación y el transporte de las mercancías, y respecto de lo dispuesto en los proyectos de artículo 12 y 14 sobre los derechos y la responsabilidad del porteador en lo relativo a toda mercancía que pueda llegar a constituir un peligro.

⁸⁹ Esta definición ha sido tomada de la definición que se da en el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas potencialmente peligrosas, 1996 (“Convenio SNP”). El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si esta definición de ‘mercancías peligrosas’ es adecuada, en cuyo caso tal vez proceda omitir el apartado b) relativo a los residuos. El Grupo de Trabajo tal vez desee también tomar nota de las enmiendas introducidas, en mayo de 2002, en el capítulo VII relativo al transporte de mercancías peligrosas, del Convenio internacional para la seguridad de la vida

a) Toda sustancia, material o artículo, que sea transportado como carga a bordo de un buque, del que se haga mención en alguno de los siguientes incisos i) a vii):

i) todo hidrocarburo transportado a granel del que se haga mención en el apéndice I del anexo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación causada por buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, enmendado;

ii) toda sustancia líquida nociva transportadas a granel de la que se haga mención en el apéndice II del anexo II del Convenio Internacional para prevenir la contaminación causada por buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, en su forma enmendada, y toda sustancia o mezcla líquida provisionalmente clasificada en las categorías de contaminación A, B, C o D, de conformidad con lo dispuesto en la regla 3 4) de dicho anexo II;

iii) toda sustancia líquida peligrosa transportada a granel de la que se haga mención en el capítulo 17 del código internacional de reglas para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos a granel, 1983, enmendado, y todo producto peligroso para el que la administración pública o la administración portuaria interesada haya prescrito condiciones preliminares apropiadas para su transporte, con arreglo a lo previsto en el párrafo 1.1.3 del Código;

iv) toda sustancia, material o artículo peligroso, potencialmente peligrosos o nocivo transportado en bultos, al que sea aplicable el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, enmendado;

v) todo gas licuado del que se haga mención en el capítulo 19 del código internacional de reglas para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, 1983, enmendado, y todo producto para el que la administración pública o la administración portuaria interesada haya prescrito condiciones preliminares apropiadas para su transporte, con arreglo a lo previsto en el párrafo 1.1.6 del Código;

vi) toda sustancia líquida transportada a granel cuyo punto de inflamación no exceda de 60°C (determinado mediante prueba en vaso cerrado);

vii) todo material sólido a granel dotado de alguna propiedad química peligrosa, al que sea aplicable el apéndice B del código de prácticas de seguridad para el transporte de cargas sólidas a granel, enmendado, siempre que a estas sustancias les sean también aplicables las normas del

humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, que dieron lugar a que el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, enmendado, del que se habla en el inciso iv) del apartado a) párrafo 1, fuera declarado imperativo con validez del 1° de enero de 2004 (algunas de sus normas menos importantes conservan su carácter de recomendaciones). El Grupo de Trabajo tal vez desee también considerar si esta definición debe ser trasladada al proyecto de artículo 1, relativo a las "Definiciones".

Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, si es que se transportan en bultos;

y

b) residuos de un transporte previo a granel de alguna sustancia mencionada anteriormente en los incisos i) a iii) y v) a vii) del apartado a) *supra*.

2. El cargador deberá señalar toda mercancía peligrosa con una marca o etiqueta que indique adecuadamente su índole peligrosa.

3. Todo cargador que ponga mercancías peligrosas en manos del porteador o de una parte ejecutante, según sea el caso, deberá informarle de la índole peligrosa de las mercancías y, caso de ser necesario, de las precauciones que deba adoptar. Si el cargador no obra así y si el porteador o la parte ejecutante no se entera de la índole peligrosa de las mercancías por otro conducto:

a) El cargador será responsable frente al porteador y frente a toda parte ejecutante de la pérdida resultante del embarque de tales mercancías, y

b) Las mercancías podrán ser, en todo momento, descargadas, destruidas o neutralizadas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización alguna.

4. Ninguna persona que, en el curso del transporte, se haga cargo de las mercancías a sabiendas de su índole peligrosa, podrá invocar lo dispuesto en el párrafo 3.

5. Si, en supuestos en los que no sea aplicable o no pueda invocarse lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 3 del presente artículo, las mercancías peligrosas llegan a constituir un peligro real para alguna persona o bienes embarcados, esas mercancías podrán ser descargadas, destruidas o neutralizadas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización alguna, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.”

G. Declaración falsa de un cargador (proyecto de artículo 29 bis)

20. El Grupo de Trabajo consideró la inclusión de un proyecto de artículo 29 bis en el proyecto de instrumento (A/CN.9/WG.III/WP.34, párr. 43) a la luz de lo dicho en los párrafos 149 a 153 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional del proyecto de artículo 29 bis diría lo siguiente:

[“Artículo 29 bis. Declaración falsa por el cargador

El porteador no será responsable del retraso en la entrega de las mercancías, ni de su pérdida o del daño que les sea ocasionado o que resulte de dichas mercancías, si la índole o el valor de las mercancías fueron a sabiendas

erróneamente descritas por su cargador, en algún aspecto importante, ya sea en el contrato de transporte o en algún otro título de transporte.”]⁹⁰

H. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador (proyecto de artículo 31)

21. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 31 a la luz de lo dicho en los párrafos 154 a 158 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 31 diría lo siguiente:

“Artículo 31. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador⁹¹

Si una persona designada en los datos del contrato como “cargador”, pese a no ser el cargador en el sentido dado a ese término en la definición del apartado d) del artículo 1, [acepta] [recibe]⁹² el título de transporte o el documento electrónico que se haya emitido, dicha persona a) [quedará sujeta a las responsabilidades y obligaciones]⁹³ que incumben al cargador con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo y en el artículo 57, y b) gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente capítulo y el capítulo 13 reconocen al cargador.”

I. Responsabilidad por la actuación de sus subcontratistas, empleados y agentes (proyecto de artículo 32)

22. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de artículo 32 a la luz de lo dicho en los párrafos 159 a 161 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de artículo 32 diría lo siguiente:

“Artículo 32. Responsabilidad por la actuación de sus subcontratistas, empleados y agentes

El cargador será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la que haya delegado el cumplimiento de alguna de sus obligaciones enunciadas en el presente capítulo, lo que incluye a todo subcontratista, empleado o agente, y a cualquier otra persona que obre, directa o

⁹⁰ Conforme se decidió en los párrs. 150 a 153 de A/CN.9/552, se ha colocado entre corchetes el proyecto de artículo 29 bis y se examinarán en un futuro período de sesiones las cuestiones del nexo de causalidad entre la declaración y el retraso y la indemnización de los daños imputables al retraso. Cabría, además, colocar al proyecto de artículo 29 bis en el capítulo 5 relativo a la responsabilidad del cargador.

⁹¹ Conforme se decidió en los párrs. 155 y 158 de A/CN.9/552, debería examinarse más en detalle el alcance de esta disposición, así como la conveniencia de que se trate de una regla de índole meramente supletoria para el supuesto de que no se conozca la identidad del cargador contractual.

⁹² Conforme se decidió en los párrs. 157 y 158 de A/CN.9/552, se han colocado entre corchetes, para su ulterior examen, los términos “acepta” y “recibe”.

⁹³ Conforme se decidió en los párrs. 156 y 158 de A/CN.9/552, se ha colocado entre corchetes “quedará sujeta a las responsabilidades y obligaciones”.

indirectamente a instancia suya o bajo su supervisión o control, como si esos actos u omisiones fueran suyos. Con arreglo a la presente disposición, la responsabilidad sólo recaerá en el cargador cuando esa persona haya cometido el acto o la omisión de que se trate en el ejercicio de sus funciones como subcontratista, empleado o mandatario o agente del cargador⁹⁴.”

IV. Capítulo 9: Flete

23. El Grupo de Trabajo examinó el proyecto de capítulo 9 a la luz de lo dicho en los párrafos 162 a 164 del documento A/CN.9/552. A raíz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, la versión provisional revisada del proyecto de capítulo 9⁹⁵, en espera de su reubicación y de la reenumeración de sus artículos durante el próximo examen del proyecto de instrumento, diría lo siguiente:

“[Artículo 43.

2. 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 cierto hecho o al término de cierto plazo, esa extinción no será válida:

a) Respecto de toda responsabilidad que, con arreglo al capítulo 7, incumba al cargador o a la persona de que se habla en el artículo 31; o

b) Respecto de toda suma pagadera al porteador con arreglo al contrato de transporte, salvo en la medida en que el porteador disponga de una garantía suficiente, constituida con arreglo al artículo 45 o por algún otro concepto, para el saldo de dichas sumas.

c) En la medida en que esa extinción sea incompatible con lo dispuesto en el artículo 62.]”

[“Artículo 44.

1. Si los datos del contrato consignados en un título de transporte o en un documento electrónico negociable contienen la declaración “flete pagado de antemano” o una declaración análoga, ni el tenedor ni el consignatario serán responsables del pago del flete. La presente disposición no será aplicable si el tenedor o el consignatario es también el cargador.”]

⁹⁴ Conforme se decidió en los párrs. 160 a 161 de A/CN.9/552, se mantuvo el texto actual para su ulterior examen, y se habría de considerar en un futuro período de sesiones lo relativo a la interacción entre lo dispuesto en este artículo y lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 11 y en el proyecto de artículo 29 bis.

⁹⁵ Conforme se decidió en el párr. 164 de A/CN.9/552, se suprimió el capítulo 9, salvo el párrafo 2 del artículo 43 y las dos primeras oraciones del párrafo 1 del artículo 44, en A/CN.9/WG.III/WP.32.