



Asamblea General

Distr. limitada
27 de febrero de 2006
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
17º 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

Obligaciones del cargador: propuesta de redacción presentada por la delegación de Suecia

Nota de la Secretaría

En preparación del 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de Suecia presentó a la Secretaría el documento que se adjunta como anexo a la presente nota y que hace referencia a las obligaciones del cargador en el proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. La delegación de Suecia informó de que el documento tenía la finalidad de facilitar el examen del tema en el Grupo de Trabajo proponiendo un texto revisado para el capítulo 8 del proyecto de convenio, relativo a las obligaciones del cargador. La delegación de Suecia comunicó asimismo que el texto revisado y el comentario que figuran en el anexo adjunto fueron preparados teniendo en cuenta el examen por parte del Grupo de Trabajo, en su 16º período de sesiones, del tema de las obligaciones del cargador, y sobre la base de nuevas consultas oficiosas con otras delegaciones. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el texto que se adjunta como anexo cuando vuelva a estudiar el capítulo 8 del proyecto de convenio, relativo a las obligaciones del cargador.



Anexo

Obligaciones del cargador: capítulo 8 del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

I. Introducción

1. Durante el verano de 2005, la delegación de Suecia distribuyó entre las delegaciones interesadas un cuestionario oficioso sobre las obligaciones del cargador. La finalidad del cuestionario era facilitar el análisis del tema por parte del Grupo de Trabajo y averiguar si había margen para una transacción en lo que respecta a ciertas cuestiones que suscita el texto del proyecto de convenio de la CNUDMI sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (en adelante, el proyecto de convenio). En total fueron 19 delegaciones las que respondieron al cuestionario oficioso. Una de las respuestas se presentó como documento conjunto enviado por tres delegaciones. Sobre la base de estas respuestas, la delegación de Suecia elaboró una propuesta de transacción. Esta propuesta se reprodujo en el documento A/CN.9/WG.III/WP.55. Posteriormente, durante el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) celebrado en Viena del 28 de noviembre al 9 de diciembre de 2005, se examinaron las obligaciones del cargador. Los debates se basaron en el proyecto de texto recogido en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56 y en el texto propuesto en el documento A/CN.9/WG.III/WP.55. Las deliberaciones mantenidas y las decisiones adoptadas se reproducen en el informe sobre la labor del 16º período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 104 a 187). Sobre la base de esas deliberaciones mantenidas en el Grupo de Trabajo y de ulteriores consultas oficiosas, la delegación de Suecia ha considerado ahora oportuno presentar un nuevo documento con una propuesta perfeccionada sobre las obligaciones del cargador.

II. Título del capítulo

2. Durante el 16º período de sesiones el Grupo de Trabajo, se convino que el título del capítulo debería hacer referencia a las obligaciones del cargador frente al porteador (véase A/CN.9/591, párrs. 108 a 120). Esto se explica por el hecho de que el capítulo 8 del proyecto de convenio no aborda la responsabilidad del cargador con respecto a terceros, por ejemplo, a marineros que pudieran resultar lesionados por las mercancías. Se propone ahora que esta responsabilidad se regule por el derecho extracontractual general. Otros de los problemas planteados es el de que el porteador podría demandar al cargador exigiendo indemnización por el pago que hubiera tenido que hacer, como empleador, indemnizar al marinero lesionado (véase el análisis sobre el proyecto de artículo 28 más adelante).

3. Tal vez el Grupo de Trabajo desearía tomar en consideración un título como el siguiente:

Obligaciones del cargador frente al porteador

III. Proyecto de artículo 28. Entrega de las mercancías para su transporte

4. En el proyecto de artículo 28 se enuncia una obligación general de entregar las mercancías listas para el transporte. Durante el 16º período de sesiones, se convino en que, en la versión inglesa, la expresión “de no estipularse otra cosa” fuera trasladada al principio de la primera frase (véase A/CN.9/591, párrs. 110 a 120). No queda claro en el informe si este cambio supone también que se supriman las palabras “en el contrato de transporte”. Cabría argumentar que esas palabras son superfluas, dado que el presente texto no requiere un acuerdo escrito por las partes para hacer excepción a la obligación enunciada en esta disposición.

5. Durante el período de sesiones también se objetó que la palabra “lesión” podría dar a entender que el proyecto de disposición regula también la relación entre el cargador y terceros, como los marineros a bordo del buque (véase A/CN.9/591, párr. 119). La finalidad del proyecto de artículo 28 no es conceder a los terceros derechos de entablar directamente demandas contra el cargador y, en consecuencia, habría que suprimir la palabra “lesión”. Empero, tal como se indica más arriba, el proyecto de artículo 28 no sólo debería regular los supuestos en que el buque u otros bienes de equipo pertenecientes al porteador se encontraran físicamente dañados. Por ejemplo, la disposición debería abarcar también las situaciones en que el porteador, en una contrademanda, exigiera indemnización por lo que hubiera tenido que pagar a sus empleados o a otras personas que hubieran resultado lesionadas debido a que el cargador hubiera estibado mal las mercancías. Por consiguiente, parece apropiado incluir también en la primera frase la palabra “pérdida”. Cabe señalar también que la palabra “pérdida” ya figura en el proyecto de artículo 31, relativo a la responsabilidad del cargador.

6. En lo que respecta a la segunda frase del proyecto de artículo 28 que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, el Grupo de Trabajo decidió mantenerla en el texto pero simplificar su texto, tal vez utilizando términos del tenor de la propuesta de las notas 116 y 435 de pie de página del documento A/CN.9/WG.III/WP.56. No obstante, el problema de que se utilicen palabras como “mercancías se entreguen en ... un contenedor” es que, conforme a la definición de “mercancías”, en el proyecto de artículo 1 w), ese término incluye tanto la mercancía en sí como el contenedor cuando es proporcionado por el cargador. A fin de no crear una contradicción en el texto, se propone que en la segunda frase sólo se reglamente la situación en que el contenedor o el remolque sean proporcionados por el porteador, en cuyo caso no formarían parte de las mercancías. Una solución de este problema podría consistir en sustituir la expresión “envasado por el cargador”, en el texto de las notas 116 y 435 de pie de página, por la expresión “proporcionado por el porteador”. De este modo, se deduciría del texto que las mercancías deben ser estibadas por el cargador en el remolque o sobre él.

7. Además, durante el 16º período de sesiones se estimó que, en ciertas traducciones a los idiomas oficiales, la expresión “de no estipularse otra cosa” modificaría las obligaciones enunciadas tanto en la primera como en la segunda frase. A fin de evitar esa consecuencia, la primera y la segunda frase podrían separarse, constituyendo cada una un párrafo diferente.

8. Se señaló también que tal vez convendría armonizar las palabras “contenedor o remolque” con los términos empleados en otras partes del convenio. En el párrafo 3 del proyecto de artículo 64 se utilizan las palabras “contenedor, paleta u otro medio auxiliar de transporte empleado para agrupar las mercancías”. Sin embargo, es importante señalar aquí que las dos disposiciones cumplen fines distintos. Mientras que la finalidad del párrafo 3 del proyecto de artículo 64 es aclarar el modo en que se calculará la limitación cuando las mercancías estén agrupadas en un contenedor o en una paleta, la finalidad del proyecto de artículo 28, segundo párrafo, es poner de relieve que la obligación del párrafo 1 incluye también que los productos, mercancías y artículos que se encuentren dentro de un contenedor o remolque, al que el porteador no tenga acceso inmediato y por consiguiente no pueda inspeccionar, deben ser estibados, afianzados y sujetados adecuadamente. Por lo tanto, otros tipos de artículos utilizados para reagrupar mercancías, como las paletas abiertas, no deberían entrar en el ámbito del segundo párrafo.

9. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el texto siguiente:

Artículo 28. Entrega de las mercancías para su transporte

1. *De no estipularse otra cosa [en el contrato de transporte], el cargador deberá hacer entrega de las mercancías listas para su transporte y en un estado que les permita resistir el transporte previsto, así como las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o afianzamiento, y descarga, y deberá entregarlas en condiciones que no se presten a causar pérdidas ni daño alguno.*

2. *En el supuesto de que las mercancías se entreguen en un contenedor o sobre un contenedor o remolque [envasado por el cargador] [proporcionado por el porteador], la obligación enunciada en el párrafo 1 se hace extensiva a la estiba, afianzamiento y sujeción de las mercancías en el contenedor o remolque o sobre ellos.*

IV. Proyecto de artículo 29. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones; y proyecto de artículo 18. Responsabilidad del porteador por no haber facilitado información e instrucciones

10. Durante su 16º período de sesiones, el Grupo de Trabajo convino en retener el proyecto de artículo 29 pero redactándolo en términos más generales que se centraran en la cooperación entre el cargador y el porteador con miras a prevenir pérdidas y daños sufridos o causados por las mercancías (véase A/CN.9/591, párr. 127). La obligación que tiene el porteador en virtud del proyecto de artículo 29 debe considerarse secundaria en relación con la obligación que se impone al cargador en el proyecto de artículo 28. De conformidad con el proyecto de artículo 29, el porteador está obligado a prestar asistencia al cargador en el cumplimiento de su obligación de dejar las mercancías listas para el transporte. Uno de los problemas del texto en su forma actual radica en que impone una obligación al porteador, mientras que el capítulo en su totalidad regula únicamente las obligaciones del cargador. Esta incoherencia ya se señaló durante los debates sobre este capítulo celebrados en el 13º período de sesiones del Grupo de Trabajo, del 3 al 14 de mayo de 2004 (véase A/CN.9/552, párr. 126). Una posible solución de este

problema podría consistir en sustituir la obligación del porteador por un derecho general del cargador a pedir y obtener información del porteador. De este modo se desprendería claramente del texto que el porteador tiene una obligación implícita de cooperar con el cargador a este respecto y que esta obligación es secundaria frente a la obligación que tiene el cargador en virtud del proyecto de artículo 28.

11. Por lo que respecta a la obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos, durante el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo se señaló que el texto del proyecto de artículo 30, especialmente su párrafo b), es muy amplio y que si un cargador no facilitaba un simple documento podía correr el riesgo de sufrir pérdidas imprevisibles y enormes (véase A/CN.9/591, párr. 133). No obstante, una manera de equilibrar un texto amplio como el del proyecto de artículo 30 consistiría en ampliar el derecho del cargador a pedir y obtener la información y las instrucciones razonablemente necesarias para cumplir las obligaciones impuestas por el proyecto de artículo 28, haciéndolas extensivas al proyecto de artículo 30, al tiempo que se redujera la responsabilidad del cargador a una falta de tipo general. Ello significaría que en una situación en que el cargador no estuviera seguro de si el porteador necesitaría un determinado tipo de documento, tendrá la oportunidad de pedir esa información al porteador y de obtenerla. Si la respuesta del porteador es negativa, el cargador no será responsable de ningún daño o pérdida imputables al hecho de que no se haya facilitado el documento. Si se sigue este enfoque, se propone que el Grupo de Trabajo tal vez desee invertir el orden de los proyectos de artículo 29 y 30, a fin de reducir las obligaciones del cargador en lo que respecta a la información, las instrucciones y documentos, obligando al porteador a facilitar tales instrucciones a petición del cargador.

12. La información que el cargador tenga el derecho a solicitar y a obtener del porteador debería ser limitada a los medios de que razonablemente disponga el porteador. Ello significa que el cargador no puede pedir información que requiera una investigación exhaustiva por parte del porteador. Otra posibilidad consistiría en insertar las palabras “de que tenga conocimiento el porteador”. Sin embargo, tales palabras indican que el porteador no está obligado en absoluto a proporcionar información de la que no tenga conocimiento, aun cuando le resultara fácil investigar el asunto. Además, las instrucciones que el cargador tendría derecho a pedir y a obtener deberían estar limitadas a lo que sea razonablemente necesario.

13. Otra posibilidad consistiría en incluir en el texto una disposición más general por la que se estableciera que el cargador y el porteador tienen la obligación mutua de cooperar en lo referente a la información y las instrucciones requeridas para la manipulación y el transporte seguros de las mercancías. La ventaja de tal disposición radicaría en que se pondría de relieve la obligación de las partes de cooperar entre sí. Sin embargo, al mismo tiempo, existe el riesgo de que los tribunales consideraran tal disposición general una mera declaración sin ningún efecto jurídico.

14. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar los textos que figuran a continuación de las variantes B y C del texto existente del proyecto de artículo 29, enunciado en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, el cual pasaría a ser la variante A del proyecto de artículo:

Artículo 29 [30]. Información e instrucciones del porteador

[Variante A

El porteador deberá facilitar [oportunamente] al cargador toda información que éste solicite, y de la que el porteador tenga conocimiento, así como todas aquellas instrucciones que sean razonablemente necesarias o de interés para el cargador en orden al incumplimiento de sus obligaciones conforme a lo prescrito en el artículo 28. [La información y las instrucciones que se faciliten deberán ser exactas y completas.]

[Variante B

El cargador tendrá derecho a solicitar al porteador y a obtener oportunamente de él toda información razonablemente disponible y todas las instrucciones que sean razonablemente necesarias para que el cargador pueda cumplir las obligaciones prescritas en los artículos 28 y 30 [29].]

[Variante C

El porteador y el cargador atenderán de buena fe las solicitudes recíprocas razonables de información y de instrucciones que sean necesarias para la manipulación y el transporte seguros de las mercancías; esa información y esas instrucciones deberán estar en conocimiento de la parte requerida sin que la parte requirente tenga otro modo razonable de obtenerlas.]

15. Como consecuencia del debate reseñado más arriba, debería suprimirse el proyecto de artículo 18 relativo a la responsabilidad del porteador por incumplimiento de la obligación de facilitar información e instrucciones. En este caso, no parece haber casi ningún motivo para una sanción especial, dado que la obligación del porteador a este respecto es secundaria frente a las obligaciones que impone al cargador el proyecto de artículo 28. Esto significa, por ejemplo, que si el cargador no está en condiciones de facilitar información e instrucciones debido a la falta de cooperación del porteador, aquél no será responsable de los daños causados por las mercancías al buque y a otros bienes de equipo pertenecientes al porteador.

16. Otro motivo para suprimir el proyecto de artículo 18 es que, en su forma actual representa un obstáculo para la disposición general sobre la responsabilidad del porteador enunciada en el proyecto de artículo 17. Por ejemplo, si las mercancías resultan dañadas durante el transporte, el porteador podría defenderse amparándose en el proyecto de artículo 17 y demostrando que las mercancías fueron realmente estibadas por el cargador y que el estibado fue la causa del daño sufrido por la carga (véase el proyecto de artículo 17.2 y 17.3 i)). En tal caso, la carga de la prueba pasaría al cargador, que habría de demostrar que el estibado deficiente se había debido al hecho de que había seguido las instrucciones del porteador (véase el proyecto de artículo 17.2 a)). En otras palabras, esta situación ya está regida por el proyecto de artículo 17 y lo que podría causar confusión sería la introducción de una regla adicional en el proyecto de artículo 18 que pudiera ser aplicable.

V. Proyecto de artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos

17. En el informe sobre la labor del 16º período de sesiones, se señaló que el párrafo b) debería figurar entre corchetes; que las palabras del encabezamiento del artículo [oportunamente] y [exactos y completos] deberían ser tratadas del mismo modo que el texto similar que figura en el proyecto de artículo 29 y que, al tratar de hacer mejoras de redacción, debería tenerse presente el documento A/CN.9/WG.III/WP.55, así como otros instrumentos internacionales (véase A/CN.9/591, párrs. 129 y 135). El Grupo de Trabajo decidió asimismo que en el futuro examen del fundamento de la responsabilidad del cargador en el proyecto de artículo 31 deberían tomarse en consideración futuros proyectos de artículo 30; y que la referencia al proyecto de artículo 38.1 b) y c) debería hacerse extensiva al apartado a) (véase A/CN.9/591, párr. 135).

18. En el párrafo 20 del documento A/CN.9/WG.III/WP.55 se propuso que se suprimieran, en el párrafo a) las palabras “salvo en la medida en que el cargador pueda suponer razonablemente que esa información es ya conocida del porteador” y que en el párrafo c) se suprimiera la frase “a menos que el cargador pueda razonablemente suponer que esos datos son ya conocidos del porteador”. Tal como se observaba en el informe sobre la labor del 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo, la consecuencia del hecho de que los párrafos a) y c) quedarían en última instancia sujetos a un régimen de la responsabilidad basado en la falta conforme al proyecto de artículo 31 (excepto en lo que respecta a la responsabilidad por la exactitud de la información) podría ser que no fueran necesarias las palabras “pueda razonablemente suponer” y que, por lo tanto, pudieran suprimirse (véase A/CN.9/591, párr. 130).

19. Como ya se ha señalado, el problema general con el proyecto de artículo 30, especialmente su párrafo b), es que el texto es demasiado amplio y que el cargador corre el riesgo de incurrir en una responsabilidad onerosa. Al mismo tiempo, parece difícil limitar el alcance de la disposición. No parece posible en la práctica tratar de redactar las obligaciones del cargador en el proyecto de artículo 30 en términos específicos, dado que la información, las instrucciones y los documentos necesitados pueden variar sustancialmente entre los distintos tipos de transporte de mercancías. Un modo de lograrlo, en el párrafo b), podría consistir en limitar la información, las instrucciones y los documentos que el cargador deba proporcionar a la información, las instrucciones y los documentos razonablemente disponibles que el porteador haya puesto en conocimiento del cargador, a menos que las reglamentaciones gubernamentales prescriban que el cargador deberá proporcionar la información (véase la variante B). No obstante, tal reglamentación podría contradecir el hecho de que en muchas situaciones, el cargador es la única persona que sabe óptimamente qué documentos se precisarán para cumplir los requisitos de las autoridades aduaneras. Tal como se indicó antes en relación con el proyecto de artículo 29, una solución práctica de este problema podría consistir en tratar de limitar la responsabilidad del cargador dándole en general un carácter de responsabilidad por falta, con la carga ordinaria de la prueba, y excluyendo la mayor parte de la responsabilidad por demora o limitando la indemnización a una cierta cuantía, en vez de tratar de limitar el alcance del párrafo b).

20. Sobre la base de este debate, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el siguiente texto:

Artículo 30 [29]. [Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos] [Obligación del cargador y del porteador de facilitar información, instrucciones y documentos]

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

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

[Variante A del párrafo b)

b) El cumplimiento de las reglas y reglamentaciones y de otros requisitos de las autoridades en relación con el transporte previsto, incluidas las inscripciones, solicitudes y licencias relacionadas con las mercancías;] y

[Variante B del párrafo b)

b) El cumplimiento por el porteador de las reglas y reglamentaciones de las autoridades gubernamentales que sean aplicables al transporte cuando, en virtud de la ley aplicable, el cargador esté obligado a proporcionar tal información, tales instrucciones y tales documentos, o cuando el porteador ponga oportunamente en conocimiento del cargador tal información, tales instrucciones y tales documentos. A reserva de lo que prescriba la ley aplicable, el cargador no estará obligado, en virtud del presente párrafo, a proporcionar información, instrucciones y documentos que puedan estar razonablemente al alcance del porteador;] y

c) La compilación de los datos del contrato y la emisión de los títulos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte, incluidos los datos mencionados en los apartados a), b) y c) del artículo 38.1; el nombre de la parte que se identificará como cargador en los datos del contrato; el nombre del consignatario, si lo hay; y el nombre de la persona por orden de la cual deba emitirse, en su caso, el título de transporte o el documento electrónico de transporte.

VI. Proyecto de artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador

21. Durante el 16º periodo de sesiones del Grupo de Trabajo, una mayoría de delegaciones se declaró partidaria de que la responsabilidad se basara en la falta y que incluyera una carga ordinaria de la prueba, al igual que se establece en el artículo 12 de las Reglas de Hamburgo y en el artículo 4.3 de las Reglas de La Haya-Visby (véase A/CN.9/591, párr. 138). Este enfoque supone que el porteador deberá probar que la pérdida o el daño se han debido a una falta del cargador. Como se ha indicado más arriba, esto compensaría el hecho de que el cargador tiene una

responsabilidad ilimitada. También reflejaría el hecho de que habitualmente el porteador está en mejores condiciones de determinar lo que ha ocurrido durante el viaje. Esta reglamentación también se ajustaría más a la regla del proyecto de artículo 17.2 y 17.3 i), en virtud de la cual el porteador, en caso de daño de las mercancías, deberá probar, por ejemplo, que fue el cargador quien realmente estibó las mercancías y que ello fue la causa del daño.

22. Otra manera de reducir los grandes riesgos a que puede estar expuesto el cargador consiste en eliminar la responsabilidad de éste por motivos de demora. Durante el 16º período de sesiones se propuso que se suprimiera del proyecto de instrumento la responsabilidad por “demora” (véase A/CN.9/591, párrs. 143 a 146). No obstante, otras delegaciones se declararon partidarias de mantener este tipo de responsabilidad, por estimar que con su supresión se eliminaría la razón de ser de la introducción de una responsabilidad objetiva o estricta por presentar información incorrecta, pues se dijo que la información inexacta era la causa más frecuente de las demoras. Se observó que la supresión de la palabra “demora” no entrañaba que el cargador ya no fuera responsable en absoluto por demoras. El cargador seguirá siendo responsable por toda demora que se produzca a consecuencia de un daño físico conforme al convenio. Si, por ejemplo, las mercancías dañan el buque, el porteador tendrá también derecho a indemnización por la demora ocasionada por el daño. El verdadero efecto de la supresión de la palabra “demora” será que la responsabilidad por demoras que no guarden relación con un daño físico quedará en manos del derecho interno. Tal solución no se ajustaría a la regla existente en el artículo 3.5 de las Reglas de Hamburgo ni a la del artículo 17.1 de dichas Reglas, relativa a la responsabilidad por información inexacta. Una solución de transacción para este problema podría consistir en suprimir la palabra “demora” y dejar en manos del derecho interno la cuestión de la responsabilidad por demora (cuando la demora no fuera consecuencia de un daño físico), a reserva de lo dispuesto en el proyecto de artículo 30 c). En el texto propuesto, la palabra “demora” se ha colocado entre corchetes.

23. Durante su 16º período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió que debería haber responsabilidad objetiva o estricta por información inexacta conforme al proyecto de artículo 30 c). Esto significa que se considerará que el cargador ha garantizado la exactitud de la información en los documentos facilitados al porteador, mientras que la responsabilidad por no haber proporcionado un documento seguirá basándose en la falta. Esa responsabilidad se ajustará a la del artículo 3.5 de las Reglas de Hamburgo y al artículo 17.1 de dichas Reglas. Cabe señalar al respecto que, a fin de que el texto se armonice plenamente con las Reglas de La Haya-Visby y con las Reglas de Hamburgo, la responsabilidad en el párrafo 2, tal como se ha indicado, debería abarcar la demora.

24. A consecuencia del hecho de que el Grupo de Trabajo decidiera que el capítulo 8 del proyecto de convenio debería regular únicamente la relación entre el cargador y el porteador y no la relación con terceros, habría que suprimir el párrafo 3 del proyecto de artículo 31, que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56.

25. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el siguiente texto:

Artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador

1. *El cargador será responsable frente al porteador de toda pérdida, [o] daño [o demora] ocasionados por las mercancías y del incumplimiento de las obligaciones que le imponen los artículos 28 y [29]30, siempre y cuando tal pérdida, [o] daño [o demora] se deba a la falta del cargador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 35.*

2. *No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, se considerará que el cargador ha garantizado la exactitud en el momento de recepción, por el porteador, de la información y de los documentos que deben proporcionarse conforme al artículo [29]30 c). El cargador deberá indemnizar al porteador de toda pérdida, [o] daño [o demora] que se deriven o sean el resultado de la inexactitud de la información y de los documentos.*

VII. Proyecto de artículo 32. Falsedad en lo declarado por el cargador

26. En el 16º período de sesiones se convino en que el proyecto de artículo 32 debería suprimirse del proyecto de convenio (véase A/CN.9/591, párr. 156).

VIII. Proyecto de artículo 33. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas

27. En su 16º período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió insertar en el párrafo 1 del proyecto de artículo 33 las palabras “o pueda ... llegar a constituir ...” para que la norma fuera más completa (véase A/CN.9/591, párrs. 159 a 161).

28. Con respecto al párrafo 2 se señaló que el cargador podría tener dificultades para cumplir su obligación de señalar con una marca o etiqueta las mercancías de conformidad con lo estatuido por toda norma legal o reglamentaria o todo otro requisito normativo, pues ignorará la forma exacta en que se realizará el viaje y los modos de transporte que se utilizarán. En cierta medida, este problema ya lo resuelve el hecho de que la obligación es aplicable al “transporte previsto”. Si, por ejemplo, el porteador decide repentinamente transportar las mercancías pasando por otro país o utilizando un tipo de transporte que no sea el originalmente previsto, el cargador no puede incurrir en responsabilidad si las mercancías no están marcadas o etiquetadas conforme a las reglamentaciones aplicables a ese nuevo modo de transporte en ese país. Ahora bien, el texto existente no resuelve el problema de cuando no se decide nunca el viaje sino que se deja en manos del porteador. Como solución práctica de este problema, se propone que se inserte en el artículo un nuevo párrafo 4 en virtud del cual el cargador tenga derecho a solicitar al porteador y a obtener de él la información y las instrucciones razonablemente disponibles a fin de cumplir con sus obligaciones. Al igual que el texto del proyecto de artículo 29, el texto propuesto se ha insertado entre corchetes y tiene por objeto poner de relieve el hecho de que el porteador y el cargador deben cooperar de modo que el porteador deba, a petición del cargador, informar a éste del viaje. Otra posible solución consistiría en hacer una remisión al proyecto de artículo 33.3 en la variante B del proyecto de artículo 29.

29. Además, en los párrafos 2 y 3 del proyecto de artículo 33, se ha ajustado el texto para que reflejara la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 16º período de sesiones (véase A/CN.9/591, párrs. 166 a 170). Se han suprimido las referencias a las partes ejecutantes en lo que respecta a la responsabilidad (aun así, el cargador podrá informar a la parte ejecutante y no al porteador) y, en los párrafos 2 y 3, se han suprimido las palabras “directos o indirectos”. También cabría suprimir la palabra “demora” para evitar que el cargador corra el riesgo de incurrir en una responsabilidad considerable. Tal como se señala en el párrafo 168 del documento A/CN.9/591, se sugiere que en el texto se sustituyan las palabras “dicha remesa” por “el incumplimiento de la obligación de informar”. Con ello se subrayaría el hecho de que debe haber una relación de causalidad entre el incumplimiento de la obligación de informar y la pérdida, el daño o la demora. Sin embargo, tómesese nota también de la opinión expresada durante el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo de que las palabras “dicha remesa” tenían por objeto preservar el enfoque seguido en el artículo 13.2 a) de las Reglas de Hamburgo, a fin de dejar constancia de que la obligación del cargador era seria (véase A/CN.9/591, párr. 168).

30. A consecuencia del hecho de que la obligación de informar al porteador acerca de la peligrosidad de las mercancías es la obligación más importante de esta disposición, se propone que esta regla pase a ser el párrafo 2, en vez del 3. El Grupo de Trabajo tal vez desee también examinar si la definición de las “mercancías peligrosas” habría de trasladarse o no al proyecto de artículo 1 del Convenio. Durante el 16º período de sesiones no se examinó explícitamente ninguna de estas soluciones propuestas.

31. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el siguiente texto:

Artículo 33. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas

1. *Por “mercancías peligrosas” se entenderán aquellas que por su índole o estado constituyan [o puedan pasar a constituir], o parezca razonable que puedan llegar a constituir un peligro para las personas o los bienes, o para el medio ambiente.*

2. *El cargador deberá informar oportunamente al porteador del carácter o estado peligroso de las mercancías, antes de que el consignador haga entrega de ellas al porteador o a una parte ejecutante. De no obrar así el cargador y de no enterarse el porteador o alguna parte ejecutante, por algún otro conducto, de su carácter o estado peligroso, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida, [o] del daño [o de la demora] a que dé lugar o que resulten de [dicha remesa] [del incumplimiento de la obligación de informar].*

3. *El cargador deberá señalar toda mercancía peligrosa con una marca o etiqueta de conformidad con lo estatuido por toda norma legal o reglamentaria o todo otro requisito normativo que sea aplicable durante cualquiera de las etapas del transporte previsto de las mercancías. Todo cargador, que no obre así, será responsable frente al porteador de toda pérdida, [o de todo] daño [o de toda demora] a que dé lugar o que resulten de dicho incumplimiento.*

[4. El cargador tendrá el derecho a solicitar al porteador y a obtener de él la información y las instrucciones razonablemente disponibles que sean razonablemente necesarias para cumplir las obligaciones que impone al cargador el párrafo 3.]

XI. Proyecto de artículo 34. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador

32. En este artículo el Grupo de Trabajo decidió insertar el texto propuesto en el párrafo 39 del documento A/CN.9/WG.III/WP.55, pero sustituyendo la frase “recibe el título de transporte o el documento electrónico de transporte” por la frase “acepta que su nombre figure como cargador en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte” (véase A/CN.9/591, párr. 175).

33. A raíz de estos cambios, el texto actual debería decir lo siguiente:

Artículo 34. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador

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

2. El párrafo 1 del presente artículo no afectará a las responsabilidades del cargador, ni a sus obligaciones, derechos o sus exoneraciones.

X. Proyecto de artículo 35. Responsabilidad subsidiaria del cargador

34. El Grupo de Trabajo decidió aquí insertar el texto propuesto en el párrafo 41 del proyecto de convenio, texto recogido en el documento A/CN.9/WG.III/WP.55 (véase A/CN.9/591, párr. 180).

35. En las deliberaciones del 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo se señaló también que tal vez convendría ajustar el párrafo 2 del texto, que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.55, a fin de adaptarlo a eventuales modificaciones en el proyecto de artículo 14.2 relativo a las cláusulas “franco de carga y descarga (estibado)” (FIO(S)). Posteriormente, durante el debate sobre la entrega de las mercancías, se aclaró que, si se combinaban los efectos de los proyectos de artículo 11.6 y 14.2, el cargador será responsable de toda pérdida ocasionada por el hecho de que no haya cumplido eficazmente sus obligaciones derivadas de la cláusula FIO(S), mientras que el porteador conservará su responsabilidad en otros aspectos de la carga y la descarga (véase A/CN.9/591, párr. 204). Siendo así, el párrafo 2 del proyecto de artículo 35 no parece muy necesario. La cláusula FIO(S) sólo parece tener cierto sentido en una situación en que las partes consideren la cláusula como una mera cláusula de pago (la carga y la descarga de las mercancías son abonadas

por el cargador, pero todavía las efectúa el porteador). No obstante, en una situación como ésta, si se tienen en cuenta los principios generales del derecho de contratos, el porteador no puede hacer responsable al cargador por pérdidas o daños. Por consiguiente, el párrafo 2 podría suprimirse.

36. Sólo si se retiene el párrafo 2 del texto enunciado en el párrafo 41 del documento A/CN.9/WG.III/WP.55, se plantea la cuestión de si el texto debe ajustarse. Durante el debate se observó que las palabras “designada por el porteador” son superfluas, ya que en el proyecto de convención se define a la “parte ejecutante” como persona que actúa por cuenta del porteador (véase A/CN.9/591, párr. 179). No obstante aquí esas palabras parecen cumplir la finalidad de diferenciar entre las partes ejecutantes que actúan en nombre del cargador y aquellas que lo hacen en nombre del porteador. El párrafo es únicamente aplicable a las partes ejecutantes del porteador. Se ha aclarado ligeramente el texto sustituyendo las palabras “designado por el porteador” por las palabras “que actúen en nombre del porteador”.

37. En el 16º período de sesiones también se sugirió que se cambiara, en la versión inglesa, el término “vicarious” por otro término, a fin de asegurar la uniformidad lingüística entre los distintos idiomas a los que se traduce el proyecto de convenio. Otro posible título del artículo podría ser “Responsabilidad por los actos y omisiones de otras personas”.

38. Sobre la base de las deliberaciones mantenidas, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el texto siguiente:

Artículo 35. Responsabilidad por actos y omisiones de otras personas

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

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, el cargador no será responsable de los actos y omisiones del porteador ni de ninguna parte ejecutante que actúe en nombre del porteador en quien haya delegado el cumplimiento de las obligaciones que le impone el presente capítulo.]

XI. Proyecto de artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador

39. El Grupo de Trabajo decidió mantener en el texto el proyecto de artículo 36, pero también convino en reconsiderarlo teniendo en cuenta la decisión adoptada con respecto al proyecto de artículo 94.2. No obstante, la conjunción “o”, que figura al final del párrafo a), debería trasladarse al final del párrafo b).

40. En tal caso, el texto de la disposición sería el siguiente:

Artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador

Si el contrato de transporte estipula que la responsabilidad del cargador o de toda otra persona designada en los datos del contrato como cargador se extinguirá, total o parcialmente, de producirse un determinado hecho o a partir de determinado momento, tal extinción no será válida:

a) Por lo que se refiere a cualquier responsabilidad que el presente capítulo imponga al cargador o a alguna persona a la que se haga referencia en el artículo 34;

b) Por lo que se refiere a toda suma pagadera al porteador con arreglo al contrato de transporte, salvo en la medida en que el porteador disponga de una garantía adecuada para el cobro de dichas sumas;

c) En la medida en que dicha extinción sea contraria a lo dispuesto en el artículo 63.
