

**Asamblea General**

Distr. general
10 de junio de 2008
Español
Original: árabe

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional****41º período de sesiones**

Nueva York, 16 de junio a 3 de julio de 2008

**Proyecto de convenio sobre el contrato de transporte
internacional de mercancías total o parcialmente marítimo****Recopilación de observaciones recibidas de gobiernos y
organizaciones intergubernamentales*****Adición****Índice**

	<i>Página</i>
II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales.	2
A. Estados.	2
17. Egipto	2

* La presentación de esta nota se retrasó porque se recibió tardíamente.



II. Observaciones recibidas de gobiernos y organizaciones intergubernamentales

A. Estados

17. Egipto

[Original: árabe]
[10 de junio de 2008]

a) Aspectos en general positivos del proyecto

1. El proyecto de convenio está pensado para que se aplique no sólo a las operaciones de transporte multimodal con un tramo marítimo, sino también al transporte unimodal efectuado parcialmente por mar. Con el proyecto de convenio también se ha querido actualizar el derecho del transporte marítimo teniendo en cuenta la necesidad de comercio electrónico y el desarrollo de la informática, salvaguardando al mismo tiempo el desarrollo tecnológico del transporte por buque.
2. El proyecto de convenio parte de un deseo común de mejorar el transporte multimodal y mantener la seguridad de las operaciones marítimas. Tiene por finalidad abarcar todos los aspectos de los contratos de transporte por mar, tanto en lo que se refiere al fondo como al cumplimiento o, estrictamente hablando, el incumplimiento, abordando cuestiones de responsabilidad por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías.
3. A tal fin, en el proyecto de convenio se insiste en las obligaciones de las partes y en el aumento del interés en el cumplimiento de los contratos de transporte marítimo de mercancías. También se procura lograr un equilibrio entre los intereses de los cargadores y los porteadores, en cuyo caso, se insiste en las obligaciones de los porteadores sin perjuicio de los intereses de los cargadores.
4. El proyecto de convenio recalca la obligación del porteador de poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad durante todo el viaje por mar. Además, considera al porteador responsable ipso facto de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías, con la posibilidad de que se le exonere de la responsabilidad si se prueba que está exento de culpa o, en caso de exoneración de responsabilidad en virtud de lo dispuesto en el artículo 18 del proyecto, excluidos los casos de error náutico o incendio. De este modo, es compatible con la especificidad del derecho marítimo y con la salvaguardia de los intereses de los cargadores.

b) Definiciones que se superponen

5. En el apartado a) del párrafo 6 del artículo 1 del proyecto de convenio se estipula que: Por “parte ejecutante” se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancias del porteador o bajo su supervisión o control.

6. En el párrafo 7 del artículo 1 del proyecto de convenio se dispone que: Por “parte ejecutante marítima” se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga del buque. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria.

7. El concepto de parte ejecutante en el apartado a) del párrafo 6 se superpone al de parte ejecutante marítima en el párrafo 7 del mismo artículo, ya que el puerto desempeña ambas funciones dentro de los límites de la zona portuaria en virtud de las leyes y reglamentos que rigen su actividad y no por actuar en nombre del porteador.

c) Propuestas relativas a asuntos no tratados en el proyecto

8. En el proyecto no se aborda la cuestión de las facultades de los tribunales competentes. Si las delegaciones no consiguen ponerse de acuerdo en lo que respecta a esas facultades o al arbitraje, quizás sea preferible remitirse a las reglas relativas a esas facultades o al arbitraje, como se hace en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (las Reglas de Hamburgo).

9. Los límites de la responsabilidad del porteador, en caso de pérdida o daño de las mercancías, se basan en el valor de las mercancías, hasta un máximo que depende del peso de las mercancías o del número de bultos, el que sea mayor, con excepción de las mercancías con un valor declarado. A este respecto, quizás sea preferible fijar un límite mayor, como se hace en las Reglas de Hamburgo de 1978.

d) Discrepancias que requieren corrección

10. Párrafo 7 y apartado b) del párrafo 15 del artículo 1

En el párrafo 7 del artículo 1 se dispone que: Por “parte ejecutante marítima” se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga del buque. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria.

Opinión: Según la definición del párrafo 7, la parte ejecutante marítima no está facultada para emitir un documento de transporte en nombre del porteador, ya que sólo el porteador emite el documento de transporte, contrariamente a lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 15. Por consiguiente, es preciso efectuar una corrección.

e) Eliminación propuesta de algunos artículos o párrafos

11. El apartado a) del párrafo 6 del artículo 1 del proyecto dispone que: Por “parte ejecutante” se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se

comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

12. En el apartado b) del párrafo 6 del artículo 1 del proyecto se dispone que:

El término “parte ejecutante” no incluye a persona alguna que sea directa o indirectamente contratada por el cargador, por el cargador documentario, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador.

Opinión: Elimínese el apartado b) del párrafo 6 y manténgase sólo el apartado a) de ese párrafo.

13. El artículo 36 no se justifica ya que complica las cosas.

14. Apartado b) del artículo 47: No debería darse al porteador la posibilidad de aducir que no conoce la dirección del cargador. Si no se conocieran las direcciones de todos los mencionados en ese párrafo, cabe preguntarse quién las sabría. Más importante aún, sin embargo, es que en el párrafo no se especifica qué sucedería con las mercancías, sobre todo si no es posible deshacerse de ellas por su naturaleza, especificaciones o porque son peligrosas. A nuestro juicio, el artículo 47 debería suprimirse, por ser incompatible con el derecho egipcio, conforme al cual no puede acordarse que no se emitirá un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

15. Artículo 54: Elimínese el apartado b).

f) Artículos o párrafos que requieren explicación

16. En el párrafo 2 del artículo 1 del proyecto de convenio, que se refiere a los contratos de volumen, se dispone que: Por “contrato de volumen” se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo.

17. La cuestión que plantea el Grupo de Trabajo Árabe se refiere a la expresión “contrato de volumen”, que se expone y se define en este párrafo, a saber: ¿Qué es lo contrario de un contrato de volumen? En otras palabras, cómo se denomina un contrato que no es un contrato de volumen.

18. Artículo 6, relativo a las exclusiones específicas: No se entiende por qué las embarcaciones fletadas, en particular las fletadas al propio porteador, quedan excluidas de la aplicación de este convenio. Es sumamente peligroso excluir de la reglamentación los contratos de fletamento.

19. Apartado b) del párrafo 2 del artículo 12: Tal como está redactada, la disposición en virtud de la cual la responsabilidad del porteador terminará cuando entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero es inaceptable para el puerto, ya que en muchos casos el porteador sigue siendo responsable, como en el caso de las mercancías peligrosas que llegan con una dirección falsa, las mercancías no descargadas que siguen a cargo del porteador debido a una confusión de marcas y

números resultante de una falta de documentos utilizables a efectos de clasificación, bienes en transbordo no descargados o contenedores que se devuelven al puerto vacíos y que son propiedad del porteador.

20. El artículo 12 contiene varias lagunas en lo relativo al período de responsabilidad y es difícil de aplicar salvo remitiéndose a las disposiciones de otros convenios. Sería preferible adoptar las disposiciones relativas al período de responsabilidad contenidas en las Reglas de Hamburgo.

21. El artículo 13 del proyecto de convenio, que se refiere al transporte que no sea objeto del contrato de transporte, es ilegible por lo que es preciso aclararlo y redactarlo con más precisión. Por ejemplo, cabe preguntarse si se puede permitir que el porteador emita un documento de transporte no incluido en el contrato de transporte sin tener obligación de transportar las mercancías y, en consecuencia, con el mismo período de responsabilidad que el período de vigencia del contrato de transporte.

22. Artículo 14, párrafo 1: En virtud de este párrafo, el porteador asume el papel del puerto. Este texto no es realista ni aceptable, ya que gran parte de las mercancías transportadas en un buque se almacenan y no se entregan de inmediato. En virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del mismo artículo, se elimina la función del puerto y el cargador y el porteador asumen esa función simplemente porque consienten en hacerlo. Esto es comprensible en los casos en que el porteador es el propietario y administrador del puerto, pero esos casos son relativamente raros. Además, este artículo es incompatible con las normas internacionales sobre responsabilidad durante la descarga, el transporte o la carga. Después de la palabra “estibar” en el párrafo 1 del artículo 14, podría agregarse la frase “marcar para distinguirlas de otras mercancías”, de manera que este párrafo diría lo siguiente:

1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 12, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 27, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, marcar para distinguirlas de otras mercancías, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos.

23. Artículo 14: Debería modificarse el texto del párrafo 2 de la siguiente manera: El porteador o el cargador podrán estipular que ... sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario, si éste consiente en ello.

24. Artículo 15: Esta condición sólo se aplica al comienzo del viaje por mar. Como demuestra el artículo 15 en el proyecto de convenio no se especifica el tipo de debida diligencia con que habrá que obrar.

25. El artículo 18, sobre fundamento de la responsabilidad: El apartado m), que se refiere a la pérdida o daños a los bienes (medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar), es excesivamente general. Por ejemplo, qué sucede si los bienes perdidos o dañados son equivalentes al doble de los que se trata de salvar o intentar salvar en el mar.

26. Además, el artículo 18 es incompatible con el principio de la transferencia de derechos, ya que en derecho las transferencias requieren condiciones específicas que no se dan en el caso de este artículo, por lo que se crea un tipo de contradicción en la interpretación, en la medida en que la expresión jurídica de transferencia de derechos no se aplica al significado que se le ha querido dar en este convenio.

Por consiguiente, a fin de evitar confusión y ambigüedad, debería sustituirse por otra expresión. En derecho hay una diferencia entre la transferencia de derechos y su endoso.

27. Además, las normas sobre transferencia contenidas en el derecho civil difieren de las normas de endoso que figuran en su mayoría en el derecho mercantil, al igual que sus consecuencias. En este artículo se confunden transferencia de derechos y endoso.

28. Es preciso estudiar y aclarar el artículo 70, de conformidad con el contrato de transporte.

29. En el artículo 73 se sugiere que es necesario adherirse a este convenio a fin de salvaguardar el derecho de los propietarios de las mercancías y otros derechos, ya que se prevé claramente la posibilidad de eliminar la competencia de los tribunales estatales para adoptar medidas preventivas y otras medidas cautelares.

30. El artículo 79 deja amplio margen para el arbitraje.

g) Artículos y párrafos que requieren modificación

31. Definiciones: En el párrafo 5 del artículo 1 del proyecto de convenio se estipula que:

Por “porteador” se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador.

Opinión: Una persona que se compromete a transportar mercancías de un lugar a otro a cambio de un honorario y que es una de las partes en el contrato.

32. En el párrafo 8 del artículo 1 del proyecto de convenio se estipula que:

Por “cargador” se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con el porteador.

Opinión: Una persona que se compromete a entregar las mercancías a un porteador para su transporte de un lugar a otro y su entrega al destinatario, y que celebra el contrato de transporte.

33. En el párrafo 9 del artículo 1 del proyecto de convenio se estipula que:

Por “cargador documentario” se entenderá la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como “cargador” en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte.

Opinión: Mencionar al cargador documentario sin indicar su función ni sus obligaciones no aporta ninguna ventaja práctica.

34. En el artículo 1, agregar a la lista de definiciones la de “mercancías peligrosas”:

Por “mercancías peligrosas” se entenderán las mercancías incluidas en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) o en las clasificaciones reconocidas adoptadas por los Estados parte en el Convenio como parte de las normas internacionales establecidas.

35. Agréguese a la lista de definiciones del artículo 1 una definición de “recepción”.

Opinión: La recepción de las mercancías por el porteador o su representante y su compromiso de entregarlas de conformidad con las condiciones del contrato de transporte.

36. Como en el Convenio se habla del transporte internacional [de mercancías] total o parcialmente [marítimo], es preciso agregar una definición del transporte parcial y de su relación con otros modos de transporte.

37. En el párrafo 17 del artículo 1 del proyecto de convenio se estipula que: Por “documento de transporte no negociable” se entenderá el documento de transporte que no sea negociable.

38. Jordania propuso que se enmendara esta definición de manera que diga: Por “documento de transporte no negociable” se entenderá el documento de transporte en que se indique el nombre de un único destinatario, que será la única persona autorizada a recibir las mercancías.

39. Jordania propone que se modifique para que diga: Por “documento de transporte” se entenderá el documento en que se indique el nombre de un único destinatario.

40. En el párrafo 25 del artículo 1 del proyecto de convenio se estipula que: Por “buque” se entenderá cualquier embarcación utilizada para transportar mercancías por mar.

Opinión: En esta definición la palabra “embarcación” es excesivamente imprecisa. Sería más exacto incluir la expresión “en adecuado estado de navegabilidad” de manera que la definición diría así: Por “buque” se entenderá cualquier embarcación en adecuado estado de navegabilidad que se utilice para transportar mercancías. Esto queda respaldado por lo dispuesto en el apartado a) del artículo 15, según el cual:

Artículo 15. Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar.

El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para:

- a) poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad.

41. En el artículo 2 (Interpretación del presente Convenio) se prevé que:

En la interpretación del presente Convenio 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.

Opinión: Recurriendo a una expresión reconocida podría obtenerse una versión lingüísticamente más correcta:

En la interpretación del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación, así como el principio de la buena fe en el comercio internacional.

42. En el artículo 3 del proyecto de convenio, relativo a los requisitos de forma, se estipula que:

Cualquier notificación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en el párrafo 3 del

artículo 20, en los párrafos 1 a 3 del artículo 24, en los apartados b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 38, en el apartado b) del párrafo 4 del artículo 42, en el artículo 46, en el párrafo 3 del artículo 51, en el párrafo 1 del artículo 54, en el párrafo 1 del artículo 62, en los artículos 66 y 69 y en los párrafos 1 y 5 del artículo 83 deberán hacerse por escrito. Podrán utilizarse comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario.

Opinión: Agréguese la frase “o de que esos medios hayan sido utilizados previamente por ambos”, de manera que este artículo diría así:

43. Cualquier notificación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en el párrafo 3 del artículo 20, en los párrafos 1 a 3 del artículo 24, en los apartados b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 38, en el apartado b) del párrafo 4 del artículo 42, en el artículo 46, en el párrafo 3 del artículo 51, en el párrafo 1 del artículo 54, en el párrafo 1 del artículo 62, en los artículos 66 y 69 y en los párrafos 1 y 5 del artículo 83 deberán hacerse por escrito. Podrán utilizarse comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario o de que esos medios hayan sido utilizados previamente por ambos.

44. El artículo 4, relativo a la aplicabilidad de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad, no está claro. Agréguese el siguiente apartado e) al párrafo 1 del artículo 38 sobre datos del contrato:

Una descripción adecuada de las mercancías peligrosas.

45. En el párrafo 1 del artículo 14 del Convenio, agréguese la frase “marcar para distinguirlas de otras mercancías”, después de la palabra “estibar”, de manera que dicho párrafo diga así:

1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 12, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 27, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, marcar para distinguirlas de otras mercancías, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos.

46. Al final del artículo 16 del proyecto de convenio, relativo a las mercancías que puedan constituir un peligro, agregar la frase “a condición de que se declaren las razones que exigieron que el porteador tomara tales medidas y de que ninguna autoridad competente haya tomado medidas que sean menos perjudiciales para las mercancías”.

47. En el párrafo 15 del artículo 1 del proyecto de convenio se prevé que:

15. Por “documento de transporte” se entenderá el documento emitido por el porteador o por una parte ejecutante, en virtud de un contrato de transporte, que:

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

b) pruebe o contenga un contrato de transporte.

Agréguese un tercer apartado c) que diría así:

c) se comprometa a entregar las mercancías al destinatario o al tenedor.

48. Artículo 18, sobre fundamento de la responsabilidad: Sería preferible combinar los párrafos 4 y 5. Como se refieren a la misma exclusión, no es necesario que estén separados.

49. Conforme a lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 20, la parte ejecutante marítima tiene además el deber de transportar las mercancías a otro Estado, contrariamente a la definición de parte ejecutante marítima contenida en el párrafo 7 del artículo 1, conforme a la cual su función se limita a la zona portuaria. Por consiguiente, es preciso introducir una corrección.

50. En el párrafo 1 del artículo 21, sobre la responsabilidad solidaria, se prevé que: “Si el porteador ... su responsabilidad será solidaria, ...”. En el texto árabe lingüísticamente sería más correcto utilizar la expresión legalmente reconocida para la responsabilidad solidaria. Así pues, después de las palabras “jama`iyah” y “fardiyah” debería agregarse la palabra “tadhamuniyah”¹. Agréguese un párrafo 3 que diga así: En el caso de las mercancías con un valor correspondiente, su valor será determinado sin demora por un experto nombrado por el tribunal competente.

51. Artículo 23, sobre cálculo de la indemnización: Hay una diferencia entre el precio de las mercancías en el momento de la entrega y en el momento de la compra, en particular si el plazo de entrega se prolonga. Sería preferible recurrir a una oración calificativa, del tipo “el que sea mejor” a fin de paliar este perjuicio que sufre el propietario de las mercancías, ya que el precio de compra puede ser mucho más alto que el precio en el momento de la entrega, como resultado de lo cual el propietario sufre una pérdida debido a un retraso en la entrega o a una modificación de la ruta del buque por razones de índole comercial no convincentes.

52. Artículos 29 y 30: Elimínense las palabras “razonable” y “razonablemente”, respectivamente, ya que debilitan el texto.

53. Artículo 37: No es lícito transportar mercancías sin un documento de transporte. Sería preferible modificar este artículo para que dijera así:

Al hacer la entrega de las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante, el cargador tendrá derecho a obtener del porteador, a opción del cargador:

a) un documento de transporte no negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte no negociable; o

b) un documento de transporte negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte negociable.

54. Artículo 38: Además de la información mencionada, en este artículo también debería mencionarse la información relativa al número del documento y al número de originales, así como una declaración en el sentido de que el documento se emitió de conformidad con las disposiciones del Convenio, agregando a los datos del contrato la información siguiente:

¹ Nota del traductor: La enmienda propuesta sólo se aplica al texto árabe.

- El nombre y la dirección del cargador;
- El puerto de carga y el puerto de descarga;
- El valor de las mercancías;
- El flete y el lugar en que es pagadero;
- El lugar de entrega de las mercancías;
- Una descripción adecuada de las mercancías peligrosas;
- El nombre de la compañía que asegura las mercancías y el número y la fecha del contrato de seguro;
- Los acuerdos concertados por las partes en el contrato para que no sean incompatibles con las disposiciones de la Convención;
- El número de originales del documento.

55. Artículo 39: Sería preferible modificar el texto para que dijera así:

Párrafo 1: Quedaría igual.

Párrafo 2: “Si los datos del contrato no identifican al porteador por su nombre, como se exige en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 38, y si se indica que las mercancías fueron cargadas a bordo de un buque designado por su nombre, se presumirá que el propietario registral de ese buque es el porteador y corresponderá al reclamante demostrar lo contrario.”

Párrafo 3: El texto debería revisarse. El firmante es el porteador y la carga de la prueba recaerá en todo el que afirme lo contrario.

56. El artículo 42, que trata de las reservas relativas a la información sobre las mercancías: Esencialmente, en lo que respecta al párrafo 1, la posición del porteador consiste en no formular reservas únicamente a la información sobre las mercancías si tiene conocimiento de que esa información es inexacta. Por el contrario, primero debería pedir al cargador que corrija la información de manera que corresponda a las mercancías. Sería preferible consignar una norma general relativa a las reservas aplicables a las mercancías.

57. El artículo 43, sobre el valor probatorio de los datos del contrato: Con respecto al apartado ii) del párrafo c) de este artículo, tampoco se admitirá que el porteador transporte contenedores, sin incluir el número de identificación de su respectivo sello o precinto, ya que de este modo se minaría el fundamento del proceso, con la posibilidad de que las mercancías se alteraran o fueran objeto de contrabando o de que, como resultado de la oportunidad que se crearía de este modo, se transportaran mercancías prohibidas o peligrosas. La experiencia práctica ha demostrado que así sucede y los tribunales jordanos aún están examinando varios asuntos por estas mismas razones.

58. Artículo 55: Modifíquese el párrafo 3 en interés de transacciones estables de manera que la persona que dé instrucciones al porteador no sea responsable de ninguna indemnización que el porteador pueda verse obligado a pagar por los daños a otras mercancías, cuyo valor pueda ser determinado por un tribunal varios años después. Sin embargo, antes de ejecutar las instrucciones, el porteador deberá estimar los costos adicionales, incluidas las indemnizaciones. Por consiguiente, se propone que el texto diga así:

La parte controladora, si así lo solicita el porteador, aportará una garantía que cubra los gastos adicionales o las obligaciones financieras contraídas por el

porteador que razonablemente prevea que puedan producirse por causa de la ejecución de las instrucciones.

59. Artículo 57: Este artículo permite modificar el contrato de transporte, en particular, los documentos relativos a las mercancías, sobre la base de lo dispuesto en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 53. Esto abre posibilidades de que haya contrabando y de que se transporten mercancías prohibidas y peligrosas con nombres falsos y, en consecuencia, de que se extinga la responsabilidad. Si bien esto quizá sea admisible en caso de error, también da lugar a la responsabilidad por devolución de las mercancías si, como resultado de esas modificaciones, no se pueden entregar las mercancías.

60. En lo que respecta al párrafo 2 de este artículo:

a) Cualquier modificación introducida por la parte controladora en el contrato de transporte, que no sea una de las mencionadas en el artículo 53, podría hacer que resultara imposible entregar las mercancías, en cuyo caso habría que prever la aplicación de lo dispuesto en el artículo 50.

b) En la quinta línea elimínese “deberá hacerse constar en un documento de transporte no negociable” porque es una repetición.

61. Párrafo 4 del artículo 62: Elimínense las palabras “en la fecha de la sentencia o del laudo” y sustitúyanse por “en la fecha del proceso o de la remisión del asunto a arbitraje”, en aras de la justicia (y de conformidad con las normas de procedimiento civil), ya que, por ejemplo, el precio de la moneda puede variar entre la fecha en que se celebre proceso y la fecha en que se dicte sentencia.

62. En cuanto a los límites de la responsabilidad, en el párrafo 4 se estipulan el valor de la moneda y del derecho especial de giro, sin tener en cuenta la pérdida sufrida por el titular del derecho. Lo mismo se aplica al artículo 63, porque en muchos casos el flete puede no ser comparable con el valor de las mercancías.

63. Artículo 63: Debería revisarse para que quede más claro.

64. Artículos 65 y 66: Estos dos artículos son incompatibles con la legislación interna de Jordania, en la que se prevé un plazo de un año.

65. El artículo 66, relativo a la prórroga del plazo para el ejercicio de acciones, da derecho a la persona contra la que se dirija una reclamación a prorrogar ese plazo como desee y a hacer declaraciones, también como desee, sin límite de plazo, como resultado de lo cual el reclamante no puede tomar medidas.

66. En el párrafo 2 del artículo 70: Una persona que no haya firmado un contrato, no puede quedar vinculada por las cláusulas de ese contrato (derechos y obligaciones). En consecuencia, ninguna persona podrá quedar vinculada por un acuerdo entre las partes, incluso si es de la competencia de un tribunal.

67. El capítulo 13, relativo al Ejercicio de acciones: Sustitúyase la palabra “al-fatrah” en el texto árabe por la palabra “al-muddah”².

68. El artículo 76, sobre reconocimiento y ejecución: Un magistrado no dicta resoluciones sino sentencias.

² Nota del traductor: La enmienda propuesta sólo se aplica al texto árabe.

69. El artículo 83, sobre normas especiales relativas a los contratos de volumen: Su posición en el Convenio debería modificarse, porque contiene disposiciones sustantivas y sería erróneo situarlas después de las disposiciones generales; debería precederlas. Por consiguiente, consideramos que las disposiciones relativas a los contratos de volumen deberían cambiarse de lugar de modo que figuren en las disposiciones sustantivas prescritas antes del capítulo 14, relativo a la jurisdicción.

70. Artículo 84, sobre normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías: En este artículo no se hacen constar los motivos para excluir las obligaciones del porteador y para no emitir documentos de transporte en los que se consignen el número, el tipo, el peso, el destino, etc. No obstante, más importante que una exclusión de este tipo es una clara indicación de que se cumplen otras condiciones, como un certificado de buena salud emitido por el país de origen.

71. Por ello, se propone que se incluya una disposición de ese tipo que figuraría después de los artículos sobre los contratos de volumen.

72. Proponemos que se agregue una disposición sobre el descubrimiento de mercancías por las que se ha pagado una indemnización y el método para enajenarlas.
