



Asamblea General

Distr. limitada
30 de diciembre de 2002
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
11º período de sesiones
Nueva York, 24 de marzo a 4 de abril de 2003

El proyecto de instrumento de la CNUDMI sobre el transporte marítimo de mercancías y los otros convenios relativos al transporte

Cuadros comparativos

Nota de la Secretaría

En preparación del 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), durante el cual cabe prever que el Grupo de Trabajo prosiga su lectura del proyecto de instrumento que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.21, el Profesor Francesco Berlingieri presentó un cuadro en el que se comparan las disposiciones del proyecto de instrumento de la CNUDMI sobre el transporte marítimo de mercancías con las de otros convenios relativos al transporte, como referencia para el Grupo de Trabajo. El texto de este importantísimo documento de referencia se reproduce en el anexo a la presente nota, tal como se presentó a la Secretaría.



**EL PROYECTO DE INSTRUMENTO DE LA CNUDMI SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO
DE MERCANCÍAS Y LOS OTROS CONVENIOS RELATIVOS AL TRANSPORTE**

CUADROS COMPARATIVOS

ÍNDICE

	<i>Página</i>
NOTA EXPLICATIVA	5
ABREVIATURAS..... “	6
CAPÍTULO 1. Definiciones..... “	7
CAPÍTULO 2. Comunicación electrónica..... “	14
CAPÍTULO 3. Ámbito de aplicación	
A. Disposiciones generales	16
B. Contratos de fletamento	18
CAPÍTULO 4. Período de responsabilidad	
A. Disposiciones generales	20
B. Transporte que preceda al transporte por mar o sea subsiguiente a él (multimodal/puerta a puerta)..... “	22
C. Contratos combinados de transporte y tránsito	24
CAPÍTULO 5. Obligaciones del transportista..... “	28
CAPÍTULO 6. Responsabilidad del porteador	
6.1. Base de la responsabilidad	29
6.2. Cálculo de la indemnización	33
6.3. Responsabilidad de las partes ejecutantes..... “	34
6.4. Retraso	37
6.5. Desviación	38

6.6. Carga en cubierta	“	39
6.7. Límites de la responsabilidad.....	“	42
6.8. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad.....	“	48
6.9. Notificación en caso de pérdida, daño o retraso.....	“	49
6.10. Reclamaciones extracontractuales	“	52
CAPÍTULO 7. Obligaciones del cargador	“	55
CAPÍTULO 8. Documentos de transporte y documentos electrónicos		
8.1. Emisión del documento de transporte o del documento electrónico.....	“	60
8.2. Datos del contrato.....	“	62
8.3. Limitaciones relativas a la descripción de las mercancías en los datos del contrato	“	65
8.4. Deficiencias en los datos del contrato	“	69
CAPÍTULO 9. Flete	“	71
CAPÍTULO 10. Entrega al consignatario	“	75
CAPÍTULO 11. Derecho de control.....	“	83
CAPÍTULO 12. Transferencia de derechos.....	“	90
CAPÍTULO 13. Derechos de demanda judicial	“	91
CAPÍTULO 14. Plazo para la demanda	“	93
CAPÍTULO 15. Avería gruesa	“	97
CAPÍTULO 16. Otras convenciones.....	“	98
CAPÍTULO 17. Limitaciones de la libertad contractual.....	“	102
CAPÍTULO Jurisdicción y arbitraje ¹	“	105

¹ El número del capítulo se determinará, en su caso, durante el examen del proyecto de instrumento.

NOTA EXPLICATIVA

En los cuadros comparativos que figuran a continuación los temas aparecen en el orden en que están dispuestos en el anteproyecto de instrumento de la CNUDMI sobre el transporte marítimo de mercancías, y el título de capítulo indicado en cada cuadro es el título del capítulo correspondiente del anteproyecto de instrumento.

ABREVIATURAS

INSTRUMENTO:	Anteproyecto de instrumento de la CNUDMI sobre el transporte marítimo de mercancías
LA HAYA-VISBY:	Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas 1924, enmendado por los Protocolos de 1968 y 1979
HAMBURGO:	Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978
MULTIMODAL:	Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Ginebra, 24 de mayo de 1980
CMR:	Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, 1956, enmendado por el Protocolo de 1978
CMNI:	Convención de Budapest relativa al transporte de mercaderías por vías de navegación interior, 2000
CIM-COTIF 1999:	Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, apéndice del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril, enmendado por el Protocolo de modificación de 1999
VARSOVIA:	Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, enmendado por el Protocolo firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y por el Protocolo N° 4 firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975
MONTREAL:	Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Montreal 1999

CAPÍTULO 1 – DEFINICIONES

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>Artículo 1: Definiciones</i> A los efectos del presente instrumento: 1.1 Por “porteador” se entiende una persona que concierta un contrato de transporte con un cargador. 1.2 Por “consignatario” se entiende una persona que tiene derecho a hacerse cargo de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o de un documento de transporte sobre papel o sobre soporte electrónico. 1.3 Por “consignador” se entiende una persona que entrega las mercancías a un porteador para su transporte. 1.4 Por “contenedor” se entiende todo tipo de contenedor, plataforma o tanque transportable, otro medio de transporte de naturaleza apropiada o cualquier medio análogo de carga utilizado para agrupar mercancías, así como el equipo conexo que dicho medio de transporte requiera. 1.5 Por “contrato de transporte” se entiende un contrato en virtud del cual un porteador, contra pago del flete, se compromete a transportar las mercancías total o parcialmente por mar de un lugar a otro. 1.6 Por “datos del contrato” se entiende la</p>	<p><i>Artículo 1</i> En el presente Convenio se emplean las palabras siguientes en el sentido preciso que se indica a continuación: a) “Porteador” comprende el propietario del buque o el fletador en un contrato de transporte con un cargador. b) “Contrato de transporte” se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar, incluido cualquier conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento a contar desde el momento en que este conocimiento o documento de título similar regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento. c) “Mercancías” comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta y es en cierto modo transportado así. d) “Buque” significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar. e) “Transporte de mercancías” comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las</p>	<p><i>Artículo 1: Definiciones</i> En el presente Convenio: 1. Por “porteador” se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador. 2. Por “porteador efectivo” se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución. 3. Por “cargador” se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo. 4. Por “consignatario” se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías. 5. El término “mercancías” comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o</p>	<p><i>Artículo 1: Definiciones</i> A los efectos del presente Convenio: 1. Por “transporte multimodal internacional” se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte multimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional. 2. Por “operador de transporte multimodal” se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato. 3. Por “contrato de transporte multimodal” se entiende el contrato en</p>		<p><i>Artículo 3: Definiciones</i> A los efectos de las presentes Reglas uniformes: a) Por “transportista” se entiende el transportista contractual con el cual el expedidor ha concertado el contrato de transporte con arreglo a las presentes Reglas Uniformes, o un transportista subsiguiente que es responsable en virtud de este contrato; b) por “transportista sustituto” se entiende un transportista que no ha concertado el contrato de transporte con el expedidor pero al cual el transportista mencionado en el apartado a) ha encomendado, total o parcialmente, la ejecución del transporte por ferrocarril; c) por “condiciones generales de transporte” se entienden las condiciones del transportista correspondientes a las condiciones generales o las tarifas legalmente vigentes en cada Estado Miembro que, al celebrarse el contrato de transporte, pasan a ser parte integrante de éste; d) por “unidad de transporte intermodal” se entiende un contenedor, caja amovible, semirremolcador u otro medio de carga comparable utilizado en el transporte intermodal.</p>	<p><i>Artículo 1: Definiciones</i> En la presente Convención: 1. Por “contrato de transporte” se entiende todo contrato, de cualquier clase, por el cual un porteador se compromete contra el pago de un flete a transportar mercancías por vías de navegación interior; 2. por “porteador” se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúa en su nombre ha celebrado un contrato con un cargador; 3. por “porteador efectivo” se entiende toda persona, que no sea un empleado o representante del porteador, a quien éste ha encomendado la ejecución de la totalidad o de una parte del transporte; 4. por “cargador” se entiende toda persona que concierte o en cuyo nombre o por cuya cuenta se concierte un contrato de transporte con un porteador; 5. por “consignatario” se entiende la persona que tiene derecho a recibir las mercaderías; 6. por “documento de transporte” se entiende un documento que hace prueba del contrato de transporte y de la toma a cargo o de la carga de las mercaderías por un porteador, expedido en forma de conocimiento de embarque o de carta de porte, o de cualquier otro documento</p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>información referente al contrato de transporte o a las mercancías (con inclusión de términos, notaciones, firmas y endosos) que figura en un documento de transporte o en un documento electrónico.</p> <p>1.7 Por “parte controladora” se entiende la persona que en virtud del artículo 11.2 tiene derecho a ejercer el derecho de control.</p> <p>1.8 Por “comunicación electrónica” se entiende una comunicación por imágenes electrónicas, ópticas o digitales, o por medios análogos con el resultado de que la información comunicada es accesible y utilizable para subsiguiente referencia. La comunicación incluye la generación, el almacenamiento, el envío y la recepción.</p> <p>1.9 Por “documento electrónico” se entiende la información contenida en uno o más mensajes enviados por comunicación electrónica con arreglo a un contrato de transporte por un porteador o una parte ejecutante que:</p> <p>a) prueba que un porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte, o</p> <p>b) sea prueba de un contrato de transporte o lo contenga, o una y otra cosa.</p> <p>Incluye también las</p>	<p>mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.</p>	<p>cuando estén embaladas, el término “mercancías” comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.</p> <p>6. Por “<u>contrato de transporte marítimo</u>” se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.</p> <p>7. Por “<u>conocimiento de embarque</u>” se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al porteador.</p> <p>8. La expresión “<u>por escrito</u>” comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.</p>	<p>virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.</p> <p>4. Por “<u>documento de transporte multimodal</u>” se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.</p> <p>5. Por “<u>expedidor</u>” se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.</p> <p>6. Por “<u>consignatario</u>” se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.</p> <p>7. El término “<u>mercancías</u>” comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el</p>			<p>comercial;</p> <p>7. el término “<u>mercaderías</u>” no comprende ni las embarcaciones remolcadas o empujadas ni el equipaje o los vehículos de los pasajeros; cuando las mercaderías estén agrupadas en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término “<u>mercaderías</u>” comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador;</p> <p>8. la expresión “<u>por escrito</u>” comprende, a menos que las partes interesadas acuerden otra cosa, la transmisión de información por medios de comunicación electrónicos, ópticos o similares, incluidos, entre otras cosas, el telegrama, el facsímil, el télex, el correo electrónico y el intercambio electrónico de datos (IED), a condición de que la información sea accesible y pueda, por lo tanto, utilizarse para consulta ulterior.</p> <p>9. Por la legislación de un Estado aplicable de conformidad con la presente Convención se entiende las normas de derecho vigentes en ese Estado que no sean las normas del derecho internacional privado.</p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>informaciones adjuntas o vinculadas de otra manera al documento electrónico en el momento en que lo expide el porteador o una parte ejecutante, o subsiguientemente a dicho momento.</p> <p>1.10 Por “<u>flete</u>” se entiende la remuneración que se abona a un porteador por el transporte de mercancías con arreglo a un contrato de transporte.</p> <p>1.11 Por “<u>mercancías</u>” se entiende los géneros, las mercancías y los artículos de todo tipo que un porteador o una parte ejecutante hayan recibido para su transporte, e incluyen el embalaje y todo tipo de equipo o contenedor que no haya sido proporcionado por un porteador o una parte ejecutante o en su nombre.</p> <p>1.12 Por “<u>tenedor</u>” se entiende una persona que</p> <p>a) por el momento se halla en posesión de un documento de transporte negociable o tiene [el acceso exclusivo a] [control exclusivo de] un documento electrónico negociable, y que</p> <p>b) o bien:</p> <p>i) si el documento es un documento a la orden, está identificada en él como cargadora o consignataria, o es la persona a la que está debidamente endosado el documento, o</p>			<p>expedidor.</p> <p>8. Por “<u>convenio internacional</u>” se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.</p> <p>9. Por “<u>ley nacional imperativa</u>” se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.</p> <p>10. La expresión “<u>por escrito</u>” comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.</p>					

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>ii) si el documento es un documento a la orden endosado en blanco o es un documento al portador, es el portador de dicho documento, o</p> <p>iii) si se ha utilizado un documento electrónico negociable, con arreglo al artículo 2.4 está en condiciones de demostrar que tiene [acceso a] [control de] dicho documento.</p> <p><u>1.13</u> Por “<u>documento electrónico negociable</u>” se entiende todo documento electrónico</p> <p>i) que dé a conocer, mediante indicaciones como “a la orden” o “negociable”, o mediante cualquier otra indicación apropiada reconocida como surtiendo el mismo efecto con arreglo al derecho por el que se rija el documento, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del consignatario, y que dicho documento no ha sido explícitamente declarado documento “no negociable”, y</p> <p>ii) que está sujeto a normas reglamentarias como las que se mencionan en el artículo 2.4, que incluyen disposiciones adecuadas en relación con la transferencia de ese documento a otro tenedor y la manera en que el tenedor de dicho documento puede demostrar que es efectivamente el</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>tenedor.</p> <p>1.14 Por “<u>documento de transporte negociable</u>” se entiende un documento de transporte que indica, mediante la utilización de palabras como “a la orden” o “negociable” u otros términos apropiados que se estima tienen el mismo efecto respecto de la legislación que rige el documento, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador, a la orden del consignatario, o al portador, y que no se ha indicado explícitamente que sean “no negociables” o que “no son negociables”.</p> <p>1.15 Por “<u>documento electrónico no negociable</u>” se entiende un documento electrónico que no se puede considerar como documento electrónico negociable.</p> <p>1.16 Por “<u>documento de transporte no negociable</u>” se entiende un documento de transporte que no se puede considerar como documento de transporte negociable.</p> <p>1.17 Por “<u>parte ejecutante</u>” se entiende una persona que no sea el portador, que ejecuta físicamente [o deja de ejecutar total o parcialmente] alguna de las responsabilidades del portador en virtud de un contrato de transporte por lo que se refiere al transporte, la manipulación, la</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>custodia, o el almacenamiento de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúa, directa o indirectamente, por petición del porteador o bajo la supervisión o el control del porteador, independientemente de que esa persona sea parte en el contrato de transporte, o esté identificada en él o tenga responsabilidad jurídica en virtud de él. La expresión “parte ejecutante” no incluye a una persona que haya sido contratada por un cargador o un consignatario, o que sea empleada, agente, contratista o subcontratista de una persona (que no sea el porteador) que haya sido contratada por un cargador o un consignatario.</p> <p><i>1.18</i> Por “<u>derecho de control</u>” se entiende el significado que se da a esta expresión en el artículo 11.1.</p> <p><i>1.19</i> Por “<u>cargador</u>” se entiende una persona que concierta un contrato de transporte con un porteador.</p> <p><i>1.20</i> Por “<u>documento de transporte</u>” se entiende un documento emitido con arreglo a un contrato de transporte por un porteador o por una parte ejecutante que</p> <p>a) prueba que un porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
transporte, o b) sea prueba de un contrato de transporte o lo contenga, o una y otra cosa.								

CAPÍTULO 2 – COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY HAMBURGO MULTIMODAL CMR CIM-COTIF 1999 CMNI VARSOVIA MONTREAL
<p style="text-align: center;"><i>Artículo 2: Comunicación electrónica</i></p> <p>2.1 Todo lo que figure o esté contenido en un documento de transporte emitido en virtud del presente instrumento se podrá archivar o comunicar mediante la utilización de comunicaciones electrónicas en vez de por medio del documento de transporte, siempre que la emisión y subsiguiente utilización de un documento electrónico se haga con el consentimiento explícito o implícito del porteador y del cargador.</p> <p>2.2.1 Si se ha expedido un documento de transporte negociable y el porteador y el tenedor acuerdan sustituirlo por un documento electrónico negociable:</p> <p>a) el tenedor deberá devolver el documento de transporte negociable, o todos esos documentos si se ha expedido más de uno, al porteador; y</p> <p>b) el porteador expedirá al tenedor un documento electrónico negociable que incluya una declaración en el sentido de que se ha expedido para sustituir al documento de transporte negociable,</p> <p>con lo cual el documento de transporte negociable deja de tener todo efecto o toda validez.</p> <p>2.2.2 Si se ha expedido un documento electrónico negociable y el porteador y el tenedor convienen en reemplazarlo por un documento de transporte negociable:</p> <p>a) el porteador expedirá al tenedor, para sustituir a dicho documento electrónico, un documento de transporte negociable que incluya una declaración en el sentido de que se expide para sustituir al documento electrónico; y</p> <p>b) una vez efectuada la sustitución, el documento electrónico dejará de tener todo efecto o toda validez.</p> <p>2.3 Las notificaciones y la confirmación que se mencionan en los artículos 6.9.1, 6.9.2, 6.9.3, 8.2.1 b) y c), 10.2, 10.4.2, la declaración que se formula en el artículo 14.3 y el acuerdo en materia de peso que se menciona en el artículo 8.3.1 c) pueden hacerse por medio de comunicaciones electrónicas, siempre que la utilización de dichos medios se haga con el consentimiento explícito o implícito de la parte que efectúa la comunicación y de la parte a la que se dirige la comunicación. De lo contrario, tendría que hacerse por escrito.</p>	<p><i>No existen disposiciones correspondientes en ningún otro convenio de transporte</i></p>

2.4 La utilización de un documento electrónico negociable está sometida a las reglas convenidas entre el porteador y el cargador o el tenedor mencionado en el artículo 2.2.1. Se deberá hacer referencia a las reglas apropiadas en los datos del contrato y se incluirán disposiciones adecuadas referentes a:

- a) la transferencia de dicho documento a otro tenedor,**
- b) la forma en que el tenedor de dicho documento podrá demostrar que es dicho tenedor, y**
- c) la forma en que se da la confirmación de que:**
 - i) se ha efectuado la entrega al consignatario; o**
 - ii) de conformidad con los artículos 2.2.2 ó 10.3.2 i) b), el documento electrónico negociable ha dejado de tener todo efecto o toda validez.**

CAPÍTULO 3 - ÁMBITO DE APLICACIÓN

A. DISPOSICIONES GENERALES

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>Artículo 3: <i>Ámbito de aplicación</i></p> <p>3.1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 3.3.1, las disposiciones del presente instrumento se aplican a todos los contratos de transporte en los cuales el lugar de recepción y el lugar de entrega se hallan en diferentes Estados si</p> <p>a) el lugar de recepción [o puerto de carga] especificado en el contrato de transporte² o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o</p> <p>b) el lugar de entrega [o puerto de descarga] especificado en el contrato de transporte o en los datos del contrato está situado en un Estado Contratante, o</p> <p>c) [el lugar en que realmente se hace la entrega es uno de los lugares facultativos de entrega especificados en el contrato de transporte o en los datos del contrato y está situado en un Estado Contratante o]</p> <p>d) [el contrato de transporte se celebra en un Estado Contratante o los datos del contrato</p>	<p>Artículo 10</p> <p>Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías³ entre puertos de dos Estados diferentes cuando:</p> <p>a) el conocimiento sea formalizado en un Estado contratante, o</p> <p>b) el transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante, o</p> <p>c) el conocimiento estipule que el contrato se registrará por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las apliquen o les den efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado. Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos. Este artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes.</p>	<p>Artículo 2: <i>Ámbito de aplicación</i></p> <p>1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los <u>contratos de transporte marítimo</u>⁴ entre dos Estados diferentes, siempre que:</p> <p>a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o</p> <p>b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o</p> <p>c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante; o</p> <p>d) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante; o</p> <p>e) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se registrará por las disposiciones del</p>	<p>Artículo 2: <i>Ámbito de aplicación</i></p> <p>Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los <u>contratos de transporte multimodal</u>⁵ entre lugares situados en dos Estados, siempre que:</p> <p>a) el lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado Contratante; o</p> <p>b) el lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de hacer entrega de las mercancías esté situado en un Estado Contratante.</p>	<p>Artículo 1: <i>Ámbito de aplicación</i></p> <p>1. El presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega, indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato.</p> <p>2. A efectos de aplicación de este Convenio se entenderán por “vehículos” los automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques, según están definidos en el artículo 4 del Convenio sobre circulación por carretera de 19 de septiembre de 1949.</p> <p>3. Este Convenio igualmente se aplica en el caso en que los transportes sometidos a este Convenio sean realizados por Estados, instituciones u organismos gubernamentales.</p> <p>4. Este Convenio no se</p>	<p>Artículo 1: <i>Ámbito de aplicación</i></p> <p>1. Las presentes Reglas Uniformes se aplicarán a todo contrato de transporte de mercancías por ferrocarril realizado a título oneroso en que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos Estados Miembros diferentes, independientemente del lugar de establecimiento y de la nacionalidad de las partes del contrato de transporte.</p> <p>2. Las presentes Reglas Uniformes se aplicarán también a los contratos de transporte de mercancías por ferrocarril realizados a título oneroso en que el lugar de la toma de carga de las mercancías y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos Estados diferentes, de los cuales al menos uno sea un Estados Miembro, y las partes del contrato convengan en que el contrato se someta a las presentes Reglas Uniformes.</p> <p>3. Cuando un transporte internacional que sea objeto de un único contrato abarque etapas</p>	<p>Artículo 2: <i>Ámbito de aplicación</i></p> <p>1. La presente Convención se aplica a todo <u>contrato de transporte</u>⁶ en el que el puerto de carga o el lugar de toma de carga de las mercaderías y el puerto de descarga o el lugar de entrega de las mercaderías se encuentren en dos Estados diferentes, de los cuales al menos uno sea un Estado Parte en la presente Convención. Si el contrato estipula una serie de puertos de descarga o lugares de entrega, el puerto de descarga o el lugar de entrega será aquel en que efectivamente se haya entregado la mercadería.</p> <p>2. La presente Convención se aplica cuando el propósito del contrato de transporte es el transporte de mercaderías, sin transbordo, en vías de navegación interior y en aguas a las que se aplican reglamentos marítimos, en las condiciones que se establecen en el párrafo 1, a menos que:</p> <p>a) se haya emitido un conocimiento de embarque marítimo de conformidad con el</p>	<p>Artículo 1: <i>Objeto</i></p> <p>1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado contra remuneración, en aeronave. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una Empresa de transportes aéreos.</p> <p>2. A los fines del presente Convenio, la expresión <i>transporte internacional</i> significa todo transporte en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a</p>	<p>Artículo 1: <i>Ámbito de aplicación</i></p> <p>1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.</p> <p>2. Para los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional</p>

² Véase la definición de “contrato de transporte” en el artículo 1.5, pág. 7.

³ Véase la definición de “transporte de mercancías” en el artículo 1 e), pág. 7.

⁴ Véase la definición de “contrato de transporte marítimo” en el artículo 1.6, pág. 8.

⁵ Véase la definición de “contrato de transporte multimodal” en el artículo 1.3, pág. 7.

⁶ Véase la definición de “contrato de transporte” en el artículo 1.1, pág. 7.

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>indican que el documento de transporte o el documento electrónico ha sido expedido en un Estado Contratante, o] e) el contrato de transporte dispone que las disposiciones del presente documento, o la legislación de cualquier Estado que les dé efecto, prevalecen sobre el contenido del contrato.</p> <p>3.2 Las disposiciones del presente instrumento se aplicarán independientemente de la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del consignatario, o de cualquier otra parte interesada.</p>		<p>presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.</p> <p>2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.</p>		<p>aplicará:</p> <p>a) a los transportes efectuados bajo la regulación de convenios postales internacionales;</p> <p>b) a los transportes funerarios;</p> <p>c) a los transportes de mudanzas.</p> <p>5. Las partes contratantes se comprometen a no modificar en absoluto este Convenio por medio de acuerdos particulares entre dos o varios de ellos, a no ser que tal modificación consista en la no aplicación del Convenio al tráfico fronterizo o en autorizar el uso de la carta de porte representativa de la mercancía a los transportes efectuados exclusivamente en su territorio.</p>	<p>de transporte por carretera o por vías de navegación interior en el tráfico interno de un Estado Miembro como complemento del transporte transfronterizo por ferrocarril, se aplicarán las presentes Reglas Uniformes.</p> <p>4. Cuando un transporte internacional que sea objeto de un único contrato de transporte abarque etapas de transporte marítimo o transporte transfronterizo por vías de navegación interior como complemento del transporte por ferrocarril, las presentes Reglas Uniformes se aplicarán si el transporte marítimo o por vías de navegación interior se ejecuta por las líneas enumeradas en la lista de líneas que figura en el artículo 24 § 1 del Convenio.</p> <p>5. Las presentes Reglas Uniformes no se aplicarán al transporte realizado entre estaciones situadas en el territorio de Estados vecinos, cuando la administración de la infraestructura de esas estaciones esté en manos de uno o más administradores de infraestructura sujetos a uno solo de esos Estados.</p>	<p>derecho marítimo aplicable, o</p> <p>b) la distancia que haya de recorrerse en aguas a las que se aplican los reglamentos marítimos sea la más larga.</p> <p>3. La presente Convención se aplica independientemente de la nacionalidad o del lugar o el puerto de matrícula de la embarcación, o de que ésta sea un buque de navegación marítima o de navegación interior, e independientemente de la nacionalidad, el domicilio, la sede o el lugar de residencia del porteador, el cargador o el consignatario.</p>	<p>los fines del presente Convenio.</p> <p>3. El transporte que haya de efectuarse por varios porteadores aéreos sucesivamente, constituirá, a los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.</p> <p>Artículo XIV del Protocolo de Montreal</p> <p>El Convenio de Varsovia, enmendado en La Haya en 1955 y por el presente Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1º del Convenio, si los puertos de partida y de destino mencionados en ese artículo se encuentran en el territorio de dos Partes del presente Protocolo o en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.</p> <p>Artículo 2</p> <p>1. El Convenio se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o las demás personas jurídicas de derecho público en las condiciones señaladas en el artículo 1º.</p> <p>2. En el transporte de envíos postales, el</p>	<p>para los fines del presente Convenio.</p> <p>3. El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.</p> <p>4. El presente Convenio se aplica también al transporte previsto en el Capítulo V, con sujeción a las condiciones establecidas en el mismo.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
							<p>porteador será responsable únicamente frente a la administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los porteadores y las administraciones postales.</p> <p>3. Salvo lo previsto en el párrafo segundo de este artículo, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte de envíos postales.</p>	

B. CONTRATOS DE FLETAMENTO

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>Artículo 3.3.1</i> Las disposiciones del presente instrumento no se aplican a los contratos de fletamento [contratos de flete, contratos de volumen, o acuerdos análogos]. 3.3.2 A pesar de lo dispuesto en el artículo 3.3.1, si un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable se expide de conformidad con un contrato de fletamento [contrato de flete, contrato de volumen, o acuerdo análogo], entonces las disposiciones del presente instrumento se aplicarán al contrato probado por dicho documento o dicho documento electrónico o contenido en él, a partir del momento y en la medida en que el documento o el documento electrónico rijan las relaciones</p>	<p><i>Artículo 1 b)</i> "Contrato de transporte" se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar, incluido cualquier conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento a contar desde el momento en que este conocimiento o documento de título similar regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento. <i>Artículo 5</i> Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las pólizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan</p>	<p><i>Artículo 2</i> 3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador. 4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del</p>						

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>entre el porteador y un tenedor que no sea el fletador.</p> <p>3.4 Si un contrato prevé el transporte futuro de mercancías en una serie sucesiva de remesas, las disposiciones del presente instrumento se aplicarán a cada una de esas remesas en la medida en que así se especifique en los artículos 3.1, 3.2, y 3.3.</p>	<p>sometidos a los términos del presente Convenio. Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.</p>	<p>párrafo 3 de este artículo.</p>						

CAPÍTULO 4 - PERÍODO DE RESPONSABILIDAD

A. DISPOSICIONES GENERALES

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>Artículo 4: Período de responsabilidad</p> <p>4.1.1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 4.3, la responsabilidad del porteador respecto de las mercancías en el marco del presente instrumento abarca el plazo que va desde el momento en que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías para su transporte hasta el momento en que las mercancías se entregan al consignatario.</p> <p>4.1.2 El momento y el lugar de la recepción de las mercancías serán el momento y el lugar convenidos en el contrato de transporte o, de no haber ninguna disposición concreta referente a la recepción de las mercancías en dicho contrato, el momento y el lugar que corresponda según las costumbres, las prácticas, o las usanzas comerciales. En ausencia de alguna de dichas disposiciones en el contrato de transporte o de dichas costumbres, prácticas o usanzas, el momento y el lugar de recepción de las mercancías será cuando y donde el porteador o una parte ejecutante asume realmente la custodia de las mercancías.</p> <p>4.1.3 El momento y el lugar de entrega de las</p>	<p>Artículo 1 e)</p> <p>“Transporte de mercancías” comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.</p> <p>Artículo 2</p> <p>Bajo la reserva de las disposiciones del artículo 6, el porteador de todos los contratos de transporte de mercancías por mar estará sometido, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones y gozará de los derechos y exoneraciones que a continuación se mencionan.</p>	<p>Artículo 4: Período de responsabilidad</p> <p>1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.</p> <p>2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:</p> <p>a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:</p> <p>i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o</p> <p>ii) De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;</p> <p>b) Hasta el momento en que las haya entregado:</p> <p>i) Poniéndolas en poder del consignatario; o</p> <p>ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o</p> <p>iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según</p>	<p>Artículo 14: Período de responsabilidad</p> <p>1. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.</p> <p>2. A los efectos de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:</p> <p>a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:</p> <p>i) Del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o</p> <p>ii) De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas;</p> <p>b) Hasta el momento en que las haya entregado:</p> <p>i) Poniéndolas en poder del consignatario; o</p> <p>ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del operador de transporte multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el</p>		<p>Artículo 23: Base de responsabilidad</p> <p>1. El transportista será responsable del daño que resulte de la pérdida total o parcial y de la avería de la mercancía desde su aceptación al transporte hasta su entrega, así como del daño que resulte del rebasamiento del plazo de entrega, sea cual fuere la infraestructura ferroviaria utilizada.</p>	<p>Artículo 16: Responsabilidad de la pérdida</p> <p>1. El porteador será responsable de la pérdida que resulte de pérdida o daño de las mercaderías entre el momento en que las tomó a su cargo para el transporte y el momento de su entrega, o que se derive del retraso en la entrega, a menos que pueda demostrar que la pérdida se debió a circunstancias que un porteador diligente no podría haber evitado y cuyas consecuencias no podría haber impedido.</p> <p>2. La responsabilidad del porteador por la pérdida resultante de pérdida o daño de las mercaderías antes de su carga en el buque o después de su descarga del buque se regirá por la legislación del Estado aplicable al contrato de transporte.</p>	<p>Artículo 18</p> <p>2. El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.</p> <p>4. El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.</p> <p>5. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.</p>	<p>Artículo 18: Daño de la carga</p> <p>3. El transporte aéreo, en el sentido del párrafo 1 de este Artículo, comprende el período durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista.</p> <p>4. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, remplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>mercancías es el momento y lugar convenidos en el contrato de transporte o, de no haber ninguna disposición concreta referente a la entrega de las mercancías en dicho contrato, el momento y el lugar que corresponda según las costumbres, las prácticas o las usanzas comerciales. En ausencia de una disposición específica en tal sentido en el contrato de transporte o de dichas costumbres, prácticas o usanzas, el momento y el lugar de la entrega es el momento y el lugar de la descarga de las mercancías desde el último buque o vehículo en que se transportaban con arreglo al contrato de transporte.</p> <p>4.1.4 Si se exige del porteador que entregue las mercancías en el lugar de entrega a una autoridad o a un tercero al que, con arreglo a la legislación o a un reglamento aplicable en el lugar de entrega, las mercancías han de entregarse y del cual el consignatario puede recogerlas, entonces ese tipo de entrega será considerado como una entrega de las mercancías por el porteador al consignatario con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.1.3.</p>		<p>las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.</p> <p>3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos “porteador” o “consignatario” designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.</p>	<p>lugar de entrega; o</p> <p>iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.</p> <p>3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, la expresión operador de transporte multimodal comprende también a los empleados o agentes del operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, y los términos expedidor o consignatario comprenden también a los empleados o agentes del expedidor o del consignatario, respectivamente.</p>					

B. TRANSPORTE QUE PRECEDA AL TRANSPORTE POR MAR O SEA SUBSIGUIENTE A ÉL (MULTIMODAL/PUERTA A PUERTA)

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>Artículo 4: Período de responsabilidad</i></p> <p>4.1.1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 4.3, la responsabilidad del porteador respecto de las mercancías en el marco del presente instrumento abarca el plazo que va desde el momento en que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías para su transporte hasta el momento en que las mercancías se entregan al consignatario.</p> <p>4.2.1 Transporte que preceda al transporte por mar o sea subsiguiente a él. Cuando surja una reclamación o una controversia por pérdida o daño de las mercancías o por retraso que haya ocurrido únicamente durante uno de los períodos que se fijan a continuación:</p> <p>a) desde el momento de la recepción de las mercancías por el porteador o una parte ejecutante hasta el momento en que se cargan en el buque;</p> <p>b) desde el momento en que se descargan del buque hasta el momento en que se entregan al consignatario;</p> <p>y en el momento en que ocurran dicha pérdida, dichos daños o dicho retraso, hay disposiciones de una convención</p>			<p><i>Artículo 1: Definiciones</i></p> <p>2. Por “operador de transporte multimodal” se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.</p> <p>3. Por “contrato de transporte multimodal” se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.</p> <p><i>Artículo 3: Aplicación obligatoria</i></p> <p>2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.</p> <p><i>Artículo 19: Daños localizados</i></p> <p>Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa</p>	<p><i>Artículo 2</i></p> <p>1. En el caso de que el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido, sin ruptura de carga -salvo en el caso en que eventualmente se aplique el artículo 14-, este Convenio se aplicará al conjunto del transporte. Sin embargo, en la medida en que se pruebe que una pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía ha sobrevenido durante el transporte no realizado por carretera, no ha sido causada por algún acto u omisión del transportista por carretera, habiendo sido causada por un hecho que no ha podido producirse más que durante y por razón del transporte no realizado por carretera; en tal caso, la responsabilidad del transportista por carretera no será determinada por este Convenio, sino de la forma en que se haya determinado la responsabilidad del transportista que no efectúa el transporte por carretera en el contrato de transporte concluido entre el remitente y dicho transportista únicamente para el transporte de la mercancía, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes aplicables al transporte de mercancías por un medio distinto de la</p>	<p><i>Artículo 38: Responsabilidad en el tráfico ferrocarril-mar</i></p> <p>1. En los transportes por ferrocarril y mar que se efectúen por las líneas mencionadas en el artículo 24 § 1 del Convenio, todo Estado Miembro podrá, pidiendo que se consigne en la lista de las líneas sometidas a las Reglas Uniformes la mención pertinente, añadir el siguiente conjunto de causas de exoneración de responsabilidad a las previstas en el artículo 23:</p> <p>a) incendio, si el transportista puede probar que no fue causado por acto o por falta suya, o por acto o falta del capitán, un marinero, el piloto o los empleados del transportista;</p> <p>b) salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;</p> <p>c) carga de la mercancía en el puente del buque, a condición de que haya sido cargada en el puente con el consentimiento del expedidor consignado en la carta de porte y de que no esté sobre vagón;</p> <p>d) peligros, riesgos o accidentes del mar o de otras aguas navegables.</p> <p>2. El transportista sólo podrá invocar las causas de exoneración mencionadas en el § 1 si puede probar que la pérdida, avería o rebasamiento del plazo</p>	<p><i>Artículo 2: Ámbito de aplicación</i></p> <p>2. La presente Convención se aplica cuando el propósito del contrato de transporte es el transporte de mercaderías, sin transbordo, en vías de navegación interior y en aguas a las que se aplican reglamentos marítimos, en las condiciones que se establecen en el párrafo 1, a menos que:</p> <p>a) se haya emitido un conocimiento de embarque marítimo de conformidad con el derecho marítimo aplicable o</p> <p>b) la distancia que haya de recorrerse en aguas a las que se aplican reglamentos marítimos sea la más larga.</p>	<p>5. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.</p> <p><i>Artículo 30</i></p> <p>1. En los casos de transporte regulados por la definición del tercer párrafo del artículo 1º, que hayan de ser ejecutados por diversos porteadores sucesivos, cada porteador que acepte viajeros, equipajes o mercancías se someterá a las reglas establecidas por dicho Convenio y se considerará como una de las Partes Contratantes del contrato de transporte efectuado bajo su control.</p> <p>2. En el caso de que se trate de un transporte de tal índole, el viajero o sus causahabientes no podrán recurrir sino contra el porteador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiere producido el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer porteador haya asegurado la responsabilidad para todo</p>	<p><i>Artículo 38: Transporte combinado</i></p> <p>1. En el caso de transporte combinado efectuado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán únicamente al transporte aéreo, con sujeción al párrafo 4 del artículo 18, siempre que el transporte aéreo responda a las condiciones del artículo 1.</p> <p>2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impedirá a las Partes, en el caso de transporte combinado, insertar en el documento de transporte aéreo condiciones relativas a otros medios de transporte, siempre que las disposiciones del presente Convenio se respeten en lo que concierne al transporte aéreo.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>internacional que i) según sus propios términos se aplican a la totalidad o a una parte de las actividades del porteador con arreglo al contrato de transporte durante dicho período, [independientemente de que se necesite la emisión de un documento particular a fin de que dicha convención internacional pueda ser aplicable], y ii) enuncian disposiciones concretas para la responsabilidad o la limitación de la responsabilidad del porteador o el plazo para incoar una demanda, y iii) de las que no se pueda desviar el contrato privado en absoluto o en detrimento del cargador, dichas disposiciones, en la medida en que sean obligatorias según se indica en el anterior inciso iii), prevalecerán sobre las disposiciones del presente instrumento. [4.2.2 El artículo 4.2.1 se aplica independientemente de la legislación nacional que de lo contrario sería aplicable al contrato de transporte].</p>			<p>establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la aplicación de los párrafos 1 a 3 del artículo 18, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.</p>	<p>carretera. Si en todo caso tales disposiciones no existen, la responsabilidad del transportista por carretera será determinada por el presente Convenio. 2. Si ambos transportistas son una misma persona, su responsabilidad se determinará igualmente por el párrafo anterior, como si ambas funciones hubiesen sido efectuadas por dos personas distintas.</p>	<p>de entrega se produjeron durante el recorrido marítimo, desde la carga de la mercancía a bordo del buque hasta su descarga de éste. 3. Cuando el transportista alegue las causas de exoneración mencionadas en el § 1, seguirá, no obstante, siendo responsable si el derechohabiente puede probar que la pérdida, avería o rebasamiento del plazo de entrega han sido ocasionados por una falta del transportista, el capitán, un marinero, el piloto o los empleados del transportista. 4. Cuando un mismo recorrido marítimo esté servido por diferentes empresas inscritas en la lista de líneas de conformidad con el artículo 24 § 1 del Convenio, el régimen de responsabilidad aplicable a dicho recorrido deberá ser el mismo para todas esas empresas. Además, cuando esas empresas hayan sido inscritas en la lista a petición de varios Estados Miembros, la adopción de dicho régimen debe ser objeto de acuerdo previo entre esos Estados. 5. Las medidas adoptadas de conformidad con los §§ 1 y 4 serán comunicadas al Secretario General. Entrarán en vigor, lo más pronto, a la expiración de un plazo de 30 días a partir del día en que el Secretario General las notifique a los demás Estados Miembros. Las</p>		<p>el viaje. 3. Si se trata de equipajes o mercancías, el viajero o el expedidor tendrá recurso contra el primer porteador, y el viajero o el destinatario que tenga derecho a la entrega contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra el porteador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se hayan producido la destrucción, pérdida o avería y retraso. Dichos porteadores serán solidariamente responsables ante el expedidor o el destinatario. Artículo 30 A El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de que una persona responsable de daños de conformidad con sus disposiciones tenga el derecho de recurso contra cualquier otra persona. Artículo 31 1. En el caso de transportes combinados efectuados en parte por el aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las estipulaciones del presente Convenio no se aplicarán más que al transporte aéreo y si éste responde a las condiciones del artículo 1º. 2. Nada en el presente Convenio impide a las partes, en el caso de transportes combinados, insertar en el documento de transporte aéreo condiciones referentes a otros medios de</p>	

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
					remesas que ya estén en ruta no quedarán afectadas por las expresadas medidas.		transporte, a condición de que las estipulaciones del presente Convenio sean respetadas en lo que concierne al transporte por el aire.	

C. CONTRATOS COMBINADOS DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>Artículo 4.3: Contratos combinados de transporte y tránsito</p> <p>4.3.1 Las partes pueden acordar explícitamente en el contrato de transporte que, respecto de uno o más segmentos especificados del transporte de las mercancías, el porteador, actuando en calidad de agente, organice el transporte por otro u otros porteadores.</p> <p>4.3.2 En tal caso, el porteador obrará con la debida diligencia al seleccionar al otro porteador, y deberá concertar un contrato con ese otro porteador en las condiciones habituales y normales, haciendo todo lo que sea razonablemente necesario para que el otro porteador pueda desempeñar debidamente su función con arreglo a su contrato.</p>		<p>Artículo 11: Transporte directo</p> <p>1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.</p>	<p>Artículo 3: Aplicación obligatoria</p> <p>2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.</p>	<p>Artículo 34</p> <p>Si un transporte sometido a un solo contrato es ejecutado por sucesivos transportistas por carretera, cada uno de éstos asumirá la responsabilidad por la ejecución del transporte total. El segundo transportista y cada uno de los siguientes se obligan por la mera aceptación de la mercancía y de la carta de porte.</p> <p>Artículo 35</p> <p>1. El transportista que acepte la mercancía de otro precedente le entregará a éste un recibo firmado y fechado. Su nombre y domicilio deberán constar en la carta de porte. En el caso que corresponda, las reservas análogas a las previstas en el artículo 8, párrafo 2, se harán constar en el segundo ejemplar de la carta de porte, así como en el recibo.</p> <p>2. Las disposiciones del artículo 9 se aplicarán a las relaciones entre transportistas sucesivos.</p> <p>Artículo 36</p> <p>A menos de que se trate de una demanda reconvenzional o de una excepción formulada en una instancia relativa a</p>	<p>Artículo 26: Transportistas sucesivos</p> <p>Si un transporte regido por un solo contrato es ejecutado por varios transportistas sucesivos, cada uno de éstos, por el mero hecho de hacerse cargo de las mercancías con la carta de porte, pasará a ser parte del contrato de transporte de conformidad con lo dispuesto en ese documento y asumirá las obligaciones que de él se deriven. En tal caso, cada transportista será responsable por el transporte a lo largo de toda la ruta, hasta la entrega.</p> <p>Artículo 49: Liquidación de cuentas</p> <p>1. Todo transportista que haya cobrado o debiera haber cobrado, ya sea a la partida o a la llegada, los gastos u otros costos resultantes del contrato de transporte deberá pagar a los transportistas interesados la parte que les corresponda. Los métodos de pago se establecerán por acuerdo entre los transportistas.</p> <p>2. El artículo 12 se aplicará también a las relaciones entre transportistas sucesivos.</p> <p>Artículo 50: Derecho de recurso</p>		<p>Artículo 30</p> <p>1. En los casos de transporte regulados por la definición del tercer párrafo del artículo 1º, que hayan de ser ejecutados por diversos porteadores sucesivos, cada porteador que acepte viajeros, equipajes o mercancías se someterá a las reglas establecidas por dicho Convenio y se considerará como una de las Partes Contratantes del contrato de transporte efectuado bajo su control.</p> <p>2. En el caso de que se trate de un transporte de tal índole, el viajero o sus causahabientes no podrán recurrir sino contra el porteador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiere producido el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer porteador haya asegurado la responsabilidad para todo el viaje.</p> <p>3. Si se trata de equipajes o mercancías, el viajero o el expedidor tendrán recurso contra el primer porteador, y el viajero o el destinatario que tenga derecho a la entrega contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra</p>	<p>Artículo 36: Transporte sucesivo</p> <p>1. En el caso del transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente y que esté comprendido en la definición del párrafo 3 del Artículo 1, cada transportista que acepte pasajeros, equipaje o carga se someterá a las reglas establecidas en el presente Convenio y será considerado como una de las partes del contrato de transporte en la medida en que el contrato se refiera a la parte del transporte efectuado bajo su supervisión.</p> <p>2. En el caso de un transporte de esa naturaleza, el pasajero, o cualquier persona que tenga derecho a una indemnización por él, sólo podrá proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer transportista haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.</p> <p>3. Si se trata de equipaje o carga, el pasajero o el expedidor tendrán</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		<p>2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.</p>		<p>una demanda basada en el mismo contrato de transporte, la acción de responsabilidad por pérdida, avería o mora no podrá ser dirigida sino contra el primer transportista o contra el último, o contra aquel que ejecutó la parte del transporte en cuyo curso se produjo el hecho que dio lugar a la pérdida, mora o avería. La acción puede dirigirse contra varios transportistas a la vez.</p> <p>Artículo 37 El transportista que haya pagado una indemnización en virtud de las disposiciones del presente Convenio tiene el derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra los transportistas que hayan participado en la ejecución del contrato de transporte, de acuerdo con las disposiciones siguientes:</p> <p>a) El transportista por el hecho imputable al cual se ha causado el daño habrá de soportar él solo la indemnización, ya la haya pagado él, ya la haya pagado otro transportista.</p> <p>b) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a dos o varios transportistas, cada uno deberá pagar una suma proporcional a su parte de responsabilidad; si no cabe la posibilidad de valorar dicha proporción, cada uno pagará una suma proporcional al precio que cobraron por el transporte.</p>	<p>1. Un transportista que haya pagado una indemnización de conformidad con las presentes Reglas Uniformes podrá ejercitar recurso contra los transportistas que hayan participado en el transporte de acuerdo con las disposiciones siguientes:</p> <p>a) será único responsable el transportista causante del daño;</p> <p>b) si son varios los transportistas causantes del daño, cada uno responderá del daño causado por él; si la distinción es imposible, se repartirá entre ellos la carga de la indemnización de acuerdo con las disposiciones de la letra c);</p> <p>c) si no puede probarse cuál de los transportistas ha causado el daño, se repartirá la carga de la indemnización entre todos los transportistas que intervienen en el transporte, exceptuando aquellos que puedan probar que no fueron causantes del daño; el reparto se hará proporcionalmente a la parte del flete que hayan recibido.</p> <p>2. En caso de insolvencia de uno de los transportistas, la parte que le corresponda y que no haya pagado se repartirá entre todos los demás transportistas que hayan participado en el transporte, proporcionalmente a la parte del flete que hayan</p>		<p>el porteador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se hayan producido la destrucción, pérdida o avería y retraso. Dichos porteadores serán solidariamente responsables ante el expedidor o el destinatario.</p> <p>Artículo 30 A El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de que una persona responsable de daños de conformidad con sus disposiciones tenga el derecho de recurso contra cualquier otra persona.</p>	<p>derecho de acción contra el primer transportista, y el pasajero o el destinatario que tengan derecho a la entrega tendrán derecho de acción contra el último transportista, y uno y otro podrán, además, proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportistas serán solidariamente responsables ante el pasajero o ante el expedidor o el destinatario.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
				<p>c) Si no se puede determinar quiénes son los responsables, la carga de indemnizar se repartirá entre todos en la proporción fijada en el párrafo b) de este artículo.</p> <p>Artículo 38 Si uno de los transportistas es insolvente, la parte que le corresponde y que no haya sido pagada se repartirá entre los demás transportistas en proporción a la remuneración de cada uno.</p> <p>Artículo 39 1. El transportista contra el que se utilice el derecho de repetición previsto en los artículos 37 y 38 no podrá promover discusión sobre la validez del pago efectuado por el transportista que ejerce contra él el derecho de repetición, en el caso de que la indemnización haya sido fijada por decisión judicial y siempre que él haya sido debidamente informado del proceso y que haya podido intervenir en el mismo. 2. El transportista que quiera ejercer la repetición puede formularla ante el Tribunal competente del país en el que uno de los transportistas interesados tenga su residencia habitual, su domicilio principal o la sucursal o agencia por medio de la cual se concluye el contrato. La repetición puede ser impuesta en</p>	<p>recibido.</p> <p>Artículo 51: Procedimiento de recurso 1. El transportista contra el que se ejerza un recurso previsto en el artículo 50 no podrá impugnar lo bien fundado del pago efectuado por el transportista recurrente, cuando la indemnización ya ha sido fijada judicialmente después de haberse citado debidamente y se le haya dado la oportunidad de intervenir en el proceso. El tribunal que conociere la acción principal establecerá los plazos concedidos para la notificación de la citación y para la intervención. 2. El transportista que desee ejercer su recurso deberá formular su demanda en una sola y única instancia contra todos los transportistas con los que no haya transigido, so pena de perder su recurso contra aquellos que no haya emplazado. 3. El tribunal deberá resolver en una misma sentencia todos los recursos sometidos a su decisión. 4. El transportista que desee ejercer su recurso podrá incoar su demanda ante los tribunales del Estado en cuyo territorio uno de los transportistas participantes en el transporte tenga su sede, o la sucursal o representación que concertó el contrato de</p>			

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
				<p>una sola instancia contra todos los transportistas interesados.</p> <p>3. Las disposiciones del artículo 31, párrafos 3 y 4, se aplicarán a las sentencias recaídas sobre las repeticiones de que se trata en los artículos 37 y 38.</p> <p>4. Las disposiciones del artículo 32 serán aplicables a las acciones de repetición entre los transportistas. La prescripción comienza a contarse a partir del día en que se haya dictado una sentencia definitiva que fije la indemnización a pagar en virtud de las disposiciones del presente Convenio, o bien, si no existe tal fallo, a partir del día en que se efectuó el pago.</p> <p>Artículo 40</p> <p>Los transportistas son libres de establecer entre ellos disposiciones que deroguen los artículos 37 y 38.</p>	<p>transporte.</p> <p>5. Cuando se trate de una demanda contra varios transportistas, el transportista demandante tendrá derecho a elegir el tribunal en el que incoará la acción entre los que tengan competencia con arreglo al § 4.</p> <p>6. No podrán presentarse recursos en la instancia relativa a la demanda de indemnización ejercitada por el derechohabiente al contrato de transporte.</p> <p>Artículo 52: Acuerdos relativos al recurso</p> <p>Los transportistas podrán concertar acuerdos que deroguen los artículos 49 y 50.</p>			

CAPÍTULO 5 - OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY
<p style="text-align: center;"><i>Artículo 5: Obligaciones del transportista</i></p> <p>5.1 A reserva de las disposiciones del presente instrumento y de conformidad con los términos del contrato de transporte, el porteador transportará las mercancías hasta el lugar de destino y se las entregará al consignatario.</p> <p>5.2.1 El porteador, durante el plazo que dure su responsabilidad según se define en el artículo 4.1 y a reserva del artículo 4.2, cargará, manipulará, almacenará, transportará, custodiará y velará por las mercancías y las descargará debida y cuidadosamente.</p> <p>5.2.2 Las partes pueden convenir en que algunas de las funciones mencionadas en el artículo 5.2.1 sean efectuadas por el cargador, la parte controladora o el consignatario o en su nombre. Este acuerdo debe mencionarse entre los datos del contrato.</p> <p>5.3 A pesar de lo dispuesto en los artículos 5.1, 5.2 y 5.4, el porteador puede negarse a descargar, o puede descargar, destruir o hacer inofensivas las mercancías o adoptar cualquier otra medida que sea razonable si las mercancías son un peligro, o cabe considerar razonablemente que durante el plazo de su responsabilidad pueden convertirse en un peligro, para las personas o los bienes o pueden plantear un peligro criminal o inaceptable para el medio ambiente.</p> <p>5.4 El porteador tiene que actuar con la debida diligencia antes del viaje y al principio del viaje por mar [y después de él] a fin de:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) velar por la navegabilidad del buque [y mantenerla]; b) dotar debidamente al buque de tripulación, equipo y pertrechos; c) hacer que las cubiertas y todos los demás lugares del buque en el que se transporten las mercancías, incluidos los contenedores cuando los suministre el porteador, en los cuales o sobre los cuales se transportarán las mercancías, sean apropiados y seguros para su recepción, transporte y conservación. <p>5.5 A pesar de lo dispuesto en los artículos 5.1, 5.2 y 5.4, el porteador en caso de transporte por mar [o por vías de navegación interior] podrá sacrificar mercancías cuando el sacrificio se haga razonablemente para proteger la seguridad común o a efectos de preservar otros bienes involucrados en el transporte común.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artículo 3</i></p> <p>1. El porteador, antes de comenzar el viaje, deberá cuidar diligentemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) De que el buque esté en estado de navegar. b) De armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente. c) De limpiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y los demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación. <p>2. El porteador, bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia y descarga de las mercancías transportadas.</p>

CAPÍTULO 6 - RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR**6.1. BASE DE LA RESPONSABILIDAD**

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>Artículo 6: <i>Responsabilidad del porteador</i></p> <p>6.1 Base de la responsabilidad</p> <p>6.1.1 El porteador es responsable de la pérdida derivada de daño a las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período de responsabilidad del porteador según se define en el artículo 4, a no ser que pruebe que no es culpa suya ni de ninguna otra persona mencionada en el artículo 6.3.2 a) lo que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, o ha contribuido a ello.</p> <p>6.1.2 [A pesar de lo dispuesto en el artículo 6.1.1 el porteador no es responsable de la pérdida, el daño o el retraso derivados o resultantes de</p> <p>a) actos, negligencia o culpa del capitán, un marinero, el piloto u otros empleados del porteador en la navegación o la administración del buque;</p> <p>b) un incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa o connivencia del porteador.]</p> <p>6.1.3 A pesar de lo dispuesto en el artículo</p>	<p>Artículo 4</p> <p>1. Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de la debida diligencia por parte del porteador para poner el buque en buen estado para navegar o para asegurar al buque el arriamiento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para limpiar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y todos los otros lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sean apropiadas a la recepción, transporte y conservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del artículo 3, párrafo primero. Siempre que resulte una pérdida o daño del mal estado del buque para navegar, las costas de la prueba en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, serán de cuenta del porteador o de cualquiera otra persona a quien beneficie la exoneración prevista en el presente artículo.</p> <p>2. Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:</p> <p>a) De actos, negligencia</p>	<p>Artículo 5: Fundamento de la responsabilidad</p> <p>1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.</p> <p>4. a) El porteador será responsable:</p> <p>i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;</p> <p>ii) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante prueba que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.</p>	<p>Artículo 15: <i>Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas</i></p> <p>Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, el operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.</p> <p>Artículo 16: <i>Fundamento de la responsabilidad</i></p> <p>1. El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 14, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 adoptaron todas las medidas que</p>	<p>Artículo 17</p> <p>1. El transportista es responsable de la pérdida total o parcial o de las averías que se produzcan entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega, así como del retraso en la entrega.</p> <p>2. El transportista está exonerado de esta responsabilidad si la pérdida, avería o retraso ha sido ocasionado por culpa del que tiene derecho sobre la mercancía o por una instrucción de éste no derivada de una acción culposa del transportista, por vicio propio de la mercancía o por circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.</p> <p>3. El transportista no puede aducir, para exonerarse de responsabilidad, ni defectos en los vehículos de que se sirve para realizar el transporte ni culpa de las personas a las que haya alquilado el vehículo o empleados de éstas.</p> <p>4. Teniendo en cuenta el artículo 18, párrafos 2 al 5, el transportista está exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de los riesgos particulares inherentes a uno de los hechos siguientes o a varios,</p>	<p>Artículo 23: Base de la responsabilidad</p> <p>1. El transportista será responsable del daño que resulte de la pérdida total o parcial y de la avería de la mercancía desde su aceptación al transporte hasta su entrega, así como del daño que resulte del rebasamiento del plazo de entrega, sea cual fuere la infraestructura ferroviaria utilizada.</p> <p>2. El transportista quedará exento de esta responsabilidad en la medida en que la pérdida, la avería o el rebasamiento del plazo de entrega han sido motivados por una falta del derechohabiente, por una orden de éste que no se derive de una falta del transportista, por defecto propio de las mercancías (deterioro interno, merma, etc.), o por circunstancias que el transportista no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.</p> <p>3. El transportista estará exento de esta responsabilidad en la medida en que la pérdida o la avería resulte de los riesgos especiales inherentes a uno o varios de los hechos siguientes: a) transporte efectuado en vagón descubierto en virtud de las condiciones generales de transporte, o así acordado expresamente y</p>	<p>Artículo 16: <i>Responsabilidad de la pérdida</i></p> <p>1. El porteador será responsable de la pérdida o daño de las mercaderías entre el momento en que las tomó a su cargo para el transporte y el momento de su entrega, o que se derive del retraso en la entrega, a menos que pueda demostrar que la pérdida se debió a circunstancias que un porteador diligente no podría haber evitado y cuyas consecuencias no podría haber impedido.</p> <p>2. La responsabilidad del porteador por la pérdida resultante de pérdida o daño de las mercaderías antes de su carga en el buque o después de su descarga del buque se regirá por la legislación del Estado aplicable al contrato de transporte.</p> <p>Artículo 17: Empleados y representantes</p> <p>1. El porteador será responsable de los actos y omisiones de sus empleados y representantes cuyos servicios ha utilizado durante la ejecución del contrato de transporte, cuando tales personas actúen en el desempeño de sus funciones, como si tales actos u omisiones fueran los suyos propios.</p> <p>2. Cuando el transporte lo realice un porteador</p>	<p>Artículo 10.3</p> <p>Con sujeción a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el porteador deberá indemnizar al expedidor o a cualquier persona, con respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas, inscritas por él o en su nombre en el recibo de carga o en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 5.</p> <p>Artículo 18</p> <p>2. El porteador es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.</p> <p>3. Sin embargo, el porteador no es responsable si prueba que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debió exclusivamente a uno o más de los hechos siguientes:</p> <p>a) la naturaleza de la carga, o un defecto o vicio propios de la misma;</p> <p>b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una</p>	<p>Artículo 18: Daño de la carga</p> <p>1. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.</p> <p>2. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:</p> <p>a) la naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma;</p> <p>b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes;</p> <p>c) un acto de guerra o un conflicto armado;</p> <p>d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga;</p> <p>3. El transporte aéreo, en el sentido del párrafo 1 de este artículo, comprende el período durante el cual la carga se halla bajo custodia del transportista.</p> <p>4. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>6.1.1, si el porteador demuestra que la pérdida o el daño a las mercancías o el retraso en la entrega ha sido originado por uno de los sucesos que se citan a continuación, se presumirá, a falta de que se pruebe lo contrario, que ni su culpa ni la de una parte ejecutante ha originado ni ha contribuido a originar esa pérdida, ese daño o ese retraso.</p> <p>i) [Fuerza mayor], guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos civiles;</p> <p>ii) restricciones de cuarentena; injerencia de gobiernos, dirigentes de autoridades públicas, o particulares [incluida la injerencia por proceso jurídico o en virtud de él] o impedimentos creados por los actores mencionados;</p> <p>iii) acto u omisión del porteador, de la parte controladora o del consignatario;</p> <p>iv) huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción voluntaria del ritmo laboral;</p> <p>v) salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar;</p> <p>vi) pérdida de volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que se deba a calidad, defecto o tara inherentes de las mercancías;</p> <p>vii) insuficiencia o</p>	<p>o falta del capitán, marino, piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.</p> <p>b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.</p> <p>c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.</p> <p>d) De fuerza mayor.</p> <p>e) De hechos de guerra.</p> <p>f) Del hecho de enemigos públicos.</p> <p>g) De detención o embargo por soberanos, autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.</p> <p>h) De restricción de cuarentena.</p> <p>i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.</p> <p>j) De huelgas o “lock-outs”, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.</p> <p>k) De motines o perturbaciones civiles.</p> <p>l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.</p> <p>m) De disminución en volumen o peso, o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.</p> <p>n) De embalaje insuficiente.</p> <p>o) De insuficiencia o imperfección de las marcas.</p>	<p>b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.</p> <p>6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.</p> <p>7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurre con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.</p>	<p>razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.</p> <p>Artículo 17: Causas concurrentes</p> <p>Cuando la culpa o negligencia del operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 concurre con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe la parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.</p>	<p>entre ellos:</p> <p>a) Empleo de vehículos abiertos y no provistos de toldos, cuando tal empleo ha sido expresamente pactado en la carta.</p> <p>b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de las mercancías expuestas por su naturaleza a deterioros o averías, cuando estuvieran mal embaladas o sin embalar.</p> <p>c) Manipulación, carga o descarga de la mercancía y operaciones complementarias realizadas por el remitente o el destinatario o personas que obren por cuenta de uno y otro.</p> <p>d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a esta misma naturaleza, a pérdida total o parcial o averías debidas a rupturas, moho, deterioro interno o espontáneo, desecación, derrames, pérdida normal o acción de las plagas o roedores.</p> <p>e) Insuficiencia o imperfección de las marcas o números de los paquetes.</p> <p>f) Transporte de animales vivos.</p> <p>5. Si en virtud del presente artículo el transportista no responde de ciertos hechos que hayan causado el daño, su responsabilidad no está comprometida más que en la proporción en que los factores de que él responda en virtud del presente artículo han contribuido al daño.</p>	<p>consignado en la carta de porte; con sujeción a los daños de las mercancías por causas atmosféricas, las mercancías transportadas en unidades de transporte intermodal y en vehículos de carretera cerrados cargados en vagones no se considerarán como mercancías transportadas en vagones descubiertos; si para el transporte de mercancías en vagones descubiertos el expedidor emplea toldos, el transportista asumirá la misma responsabilidad que le incumbiría por el transporte en vagones descubiertos sin entoldado, incluso respecto de las mercancías que, según las condiciones generales de transporte, no se descubiertos;</p> <p>b) ausencia o defecto de embalaje de las mercancías que, por su naturaleza, estén expuestas a pérdidas o averías si van sin embalar o mal embaladas;</p> <p>c) carga por el expedidor o descarga por el destinatario;</p> <p>d) naturaleza de determinadas mercancías que las expone particularmente a la pérdida total o parcial o a la avería, especialmente por rotura, oxidación, deterioro interno y espontáneo, desecación o pérdida;</p> <p>e) denominación o numeración irregular,</p>	<p>efectivo de conformidad con el artículo 4, el porteador será también responsable de los actos y omisiones del porteador efectivo y de los actos y omisiones de los empleados y representantes de éste que actúen en el desempeño de sus funciones.</p> <p>3. Si se interpone alguna acción contra los empleados y representantes del porteador o del porteador efectivo, tales personas, si demuestran que han actuado en el desempeño de sus funciones, tienen derecho a hacer valer las defensas y los límites de responsabilidad que el porteador o el porteador efectivo pueden invocar a tenor de la presente Convención.</p> <p>4. Un piloto designado por una autoridad y que no ha podido ser libremente elegido no se considerará empleado o representante en el sentido del párrafo 1.</p> <p>Artículo 18: Exoneraciones especiales de responsabilidad</p> <p>1. El porteador y el porteador efectivo quedarán exonerados de su responsabilidad cuando la pérdida, el daño o el retraso se deba a una de las circunstancias o riesgos que se enumeran a continuación:</p> <p>a) Actos u omisiones del cargador, el consignatario o la persona con derecho a</p>	<p>persona que no sea el porteador o alguno de sus dependientes o agentes;</p> <p>c) un acto de guerra o un conflicto armado;</p> <p>d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.</p> <p>Artículo 21</p> <p>1. En el transporte de pasajeros y de equipaje, si el porteador prueba que la negligencia de la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones que sean de su propia ley, exonerar total o parcialmente de su responsabilidad al porteador.</p> <p>2. En el transporte de carga, si el porteador prueba que la negligencia o el error u omisión de la persona que reclama indemnización, o de la persona de la que provienen sus derechos fue la causante del daño o contribuyó al mismo, el porteador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad ante el reclamante en la medida en que tal negligencia, error u omisión hayan causado el daño o contribuido a él.</p>	<p>transporte se efectuó durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, remplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>estado defectuoso del embalaje o del marcado;</p> <p>viii) defectos ocultos que escapan a una diligencia razonable;</p> <p>ix) manipulación, carga, estibado o descarga de las mercancías por el cargador, la parte controladora o el consignatario o en su nombre;</p> <p>x) actos del porteador o de una parte ejecutante de conformidad con las facultades conferidas por los artículos 5.3 y 5.5 cuando las mercancías se hayan convertido en un peligro para personas, bienes o medio ambiente o hayan sido sacrificadas;</p> <p>[xi) riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;]</p> <p>6.1.4 [Si la pérdida, el daño o el retraso de la entrega se deben en parte a un incidente del cual el porteador no es responsable y en parte a un incidente del cual el porteador es responsable, el porteador será responsable de toda la pérdida, el daño o el retraso en la entrega excepto en la medida en que demuestre que una parte concreta de la pérdida ha sido originada por un incidente del cual no es responsable].</p> <p>[Si la pérdida, el daño o el retraso en la entrega</p>	<p>p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.</p> <p>q) De cualquiera otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador o de hecho o falta de los agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador ni por falta o hechos de los agentes o encargados del porteador.</p>			<p>Artículo 18</p> <p>1. La prueba de que la pérdida, la avería o la mora ha tenido por causa uno de los hechos previstos en el artículo 17, párrafo 2, incumbe al transportista.</p> <p>2. Cuando el transportista prueba que, habida la relación con las circunstancias de hecho, la pérdida o la avería han podido resultar de uno o varios riesgos particulares previstos en el artículo 17, párrafo 4, se presumirá que aquéllas fueron consecuencia de éstas. El que tiene derecho sobre la mercancía puede probar que el daño no ha tenido por causa total o parcial algunos de dichos riesgos.</p> <p>3. La presunción del párrafo anterior no es aplicable al caso previsto en el artículo 17, párrafo 4 a), en el supuesto de que haya una falta anormal o pérdida de paquetes.</p> <p>4. Si el transporte es efectuado por medio de un vehículo preparado para sustraer la mercancía a la influencia del calor, frío, variaciones de temperatura o de la humedad del aire, el transportista no puede invocar el beneficio del artículo 17, párrafo 4 d), a no ser que pueda probar que, teniendo en cuenta las circunstancias, ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo</p>	<p>inexacta o incompleta de los bultos;</p> <p>f) transporte de animales vivos;</p> <p>g) transporte de remesas que, en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos entre el expedidor y el transportista y consignados en la carta de porte, deba ser efectuado con acompañamiento, si la pérdida o la avería es resultado de un riesgo que el acompañamiento tenía por objeto evitar.</p> <p>Artículo 24:</p> <p>Responsabilidad en caso de transporte de vehículos ferroviarios como mercancía</p> <p>1. En el caso del transporte de vehículos ferroviarios que circulan sobre sus ruedas y que están consignados como mercancía el transportista será responsable de la pérdida o daño resultante de la pérdida o daño causado al vehículo o a sus partes desmontables entre el momento de la toma de la carga y el momento de la entrega, y de la pérdida o daño resultante del rebasamiento del plazo de entrega, a menos que pruebe que la pérdida o daño no fueron causados por culpa suya.</p> <p>2. El transportista no será responsable de la pérdida o daño resultante de la pérdida de accesorios que no estén mencionados en ambos lados del vehículo ni en el inventario que lo acompaña.</p>	<p>disponer de las mercaderías;</p> <p>b) La manipulación, carga, estibado o descarga de las mercaderías por el cargador, el consignatario o terceras partes que actúen en nombre del cargador o el consignatario;</p> <p>c) El transporte de mercaderías en cubierta o en embarcaciones abiertas, si esa modalidad se ha acordado con el cargador o está en consonancia con la práctica del comercio de que se trate, o la exigen los reglamentos vigentes;</p> <p>d) La naturaleza de las mercaderías, que las expone total o parcialmente a pérdida o daño, especialmente por ruptura, herrumbre, descomposición, desecación, fuga, merma normal (en volumen o en peso), o la acción de alimañas o roedores;</p> <p>e) La ausencia o el estado defectuoso del embalaje en el caso de mercaderías que, por su naturaleza, puedan perderse o dañarse si no están embaladas o si el embalaje es defectuoso;</p> <p>f) La insuficiencia o imperfección de las marcas de identificación de las mercaderías;</p> <p>g) Las operaciones de rescate o salvamento o tentativa de rescate o salvamento en vías de navegación interior;</p> <p>h) El transporte de animales vivos, a menos que el porteador no haya</p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>se deben en parte a un incidente del cual el porteador no es responsable y en parte a un incidente del cual el porteador es responsable, entonces el porteador</p> <p>a) será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega en la medida en que la parte que recabe la indemnización por la pérdida, el daño o el retraso demuestre que se ha debido a uno o más incidentes de los cuales es responsable el porteador; y</p> <p>b) no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega en la medida en que el porteador demuestre que es atribuible a uno o más incidentes respecto de los cuales el porteador no es responsable.</p> <p>Si no hay factores que permitan efectuar la distribución general, entonces el porteador será responsable de la mitad de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega.]</p>				<p>de las instalaciones del vehículo y que se ha sometido a las instrucciones especiales que se le hayan podido dar.</p> <p>5. El transportista tampoco puede invocar el beneficio del artículo 17, párrafo 4 f), más que en el caso de que pruebe que, habida cuenta de las circunstancias, ha tomado todas las medidas que le incumben normalmente y que él ha seguido las instrucciones especiales que le hayan podido ser dadas.</p>	<p>Artículo 25: Carga de la prueba</p> <p>1. La prueba de que la pérdida, avería o rebasamiento del plazo de entrega han tenido por causa uno de los hechos previstos en el artículo 23 § 2, incumbirá al transportista.</p> <p>2. Cuando el transportista establezca que, habida cuenta de las circunstancias del hecho, la pérdida o la avería han podido resultar de uno o varios riesgos especiales previstos en el artículo 23 § 3, se presumirá que han resultado de ellos. El derechohabiente conservará, no obstante, el derecho a probar que el daño no ha sido motivado, total o parcialmente, por uno de dichos riesgos.</p> <p>3. La presunción a que se refiere el § 2 no se aplicará al caso previsto en el artículo 23 § 3 a), si existe una pérdida de importancia anormal o pérdida de bultos.</p>	<p>tomado las medidas o cumplido las instrucciones convenidas en el contrato de transporte.</p> <p>2. Cuando, en las circunstancias del caso, la pérdida o el daño pueda atribuirse a una o varias de las circunstancias o riesgos enumerados en el párrafo 1 del presente artículo, se presumirá que han sido causados por tal circunstancia o riesgo. Esta presunción no se aplica si la parte perjudicada prueba que la pérdida sufrida no fue consecuencia, o no lo fue exclusivamente, de alguno de los riesgos o circunstancias enumerados en el párrafo 1 del presente artículo.</p> <p>Artículo 22: Aplicación de las defensas y límites de responsabilidad</p> <p>Las exoneraciones y límites de responsabilidad estipulados en la presente Convención o en el contrato de transporte se aplican en toda acción que se interponga respecto de la pérdida o daño o del retraso en la entrega de la mercadería incluida en el contrato de transporte, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en alguna otra causa.</p>		

6.2. CÁLCULO DE LA INDEMNIZACIÓN

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>6.2 Cálculo de la indemnización</p> <p>6.2.1 Cuando el porteador sea responsable de la pérdida o del daño a las mercancías, la indemnización que proceda abonar se calculará con referencia al valor de dichas mercancías en el lugar y el momento de la entrega según el contrato de transporte.</p> <p>6.2.2 El valor de las mercancías se fijará según su precio de intercambio o, si dicho precio no existiera, según su precio de mercado o, si no existiera el precio de intercambio del producto ni el precio del mercado, por referencia al valor normal de las mercancías del mismo tipo y de la misma calidad en el lugar de entrega.</p> <p>6.2.3 En caso de pérdida o de daño de las mercancías y con excepción de lo que se dispone en el artículo 6.4, el porteador no será responsable del pago de ninguna indemnización aparte de lo que se prevé en los artículos 6.2.1 y 6.2.2.</p>	<p>Artículo 4.5</p> <p>b) La cantidad total debida será calculada en función del valor de dichas mercancías en el lugar y en la fecha en que hayan sido descargadas conforme al contrato, o en el lugar y en la fecha en que deberían haber sido descargadas. El valor de las mercancías se determinará según la cotización en bolsa o, a falta de ella, según el precio corriente en el mercado o, a falta de cotización en bolsa y de precio corriente en el mercado, según el valor usual de mercancías de la misma naturaleza y calidad.</p>			<p>Artículo 23</p> <p>1. Cuando en virtud de las disposiciones de este Convenio el transportista se haga cargo de una indemnización por pérdida parcial o total de la mercancía, la indemnización será calculada de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.</p> <p>2. El valor de la mercancía se determinará de acuerdo con su cotización en Bolsa o, en su defecto, de acuerdo con el precio corriente en el mercado, y en defecto de ambos, de acuerdo con el valor corriente de mercancías de su misma naturaleza y calidad.</p>		<p>Artículo 19: Cálculo de la indemnización</p> <p>1. Cuando el porteador sea responsable de la pérdida total de las mercaderías, tendrá que pagar una indemnización igual al valor de éstas en el lugar y en el día de la entrega según el contrato de transporte. La entrega a una persona distinta del derechohabiente se considerará una pérdida.</p> <p>2. En el caso de pérdida parcial o de daño de las mercaderías, el porteador será responsable sólo de la pérdida de valor.</p> <p>3. El valor de las mercaderías se fijará según su precio de intercambio o, si dicho precio no existiera, según su precio de mercado o, si no existiera el precio de intercambio del producto ni el precio de mercado, por referencia al valor normal de las mercaderías del mismo tipo y de la misma calidad en el lugar de entrega.</p> <p>4. Respecto de las mercaderías que por razón de su naturaleza están expuestas a una merma normal durante el transporte, el porteador será sólo responsable, cualquiera que sea la duración del transporte, de la parte de la merma que exceda de la normal (en volumen o en peso), determinada por las partes en el contrato de transporte o, si no, por los reglamentos o la práctica establecida en el</p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
						lugar de destino. 5. Las disposiciones del presente artículo no afectarán al derecho del porteador relativo al flete previsto por el contrato de transporte o, a falta de acuerdos especiales al respecto, por la normativa o las prácticas nacionales aplicables.		

6.3. RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES EJECUTANTES

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>6.3 Responsabilidad de las partes ejecutantes</p> <p>6.3.1 a) Una parte ejecutante queda sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador en virtud del presente instrumento, y tiene derecho a ejercer los derechos y a disfrutar de las inmunidades que se reconocen al porteador en el presente instrumento i) durante el período en el que tiene la custodia de las mercancías; y ii) en cualquier otro momento, en la medida en que esté participando en el desarrollo de cualquiera de las actividades previstas por el contrato de transporte.</p> <p>b) Si el porteador conviene en asumir responsabilidades diferentes de las que recaen en él en virtud del presente instrumento, o conviene en que su responsabilidad por el retraso en la entrega, la pérdida o el daño a las mercancías o en</p>		<p>Artículo 10: Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo</p> <p>1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.</p> <p>2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte</p>	<p>Artículo 20: Responsabilidad extracontractual</p> <p>2. Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de mercancías, o el retraso en la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, si esa otra persona prueba que ha actuado en cumplimiento del contrato, el empleado o agente o esa otra persona podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el operador de transporte multimodal pueda invocar en virtud del presente Convenio.</p> <p>3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, la cuantía total de las sumas exigibles del operador de transporte</p>		<p>Artículo 27: Transportista sustituto</p> <p>1. Cuando el transportista ha confiado la ejecución total o parcial del transporte a un transportista sustituto, independientemente de que el contrato de transporte lo autorice a ello o no, el transportista seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte.</p> <p>2. Todas las disposiciones de las presentes Reglas Uniformes que rigen la responsabilidad del transportista se aplicarán también a la responsabilidad del transportista sustituto respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán los artículos 36 y 41 si se interpone una acción contra los empleados y cualesquiera otras personas a cuyos servicios recurra el transportista sustituto para la ejecución del transporte.</p> <p>3. Cualquier acuerdo especial en virtud del cual el transportista asuma obligaciones no</p>	<p>Artículo 4: Porteador efectivo</p> <p>1. Un contrato que se ajuste a la definición establecida en el párrafo 1 del artículo 1, concertado entre un porteador y un porteador efectivo, constituye un contrato de transporte en el sentido de la presente Convención. A los efectos de tal contrato, todas las disposiciones de la presente Convención relativas al cargador se aplican al porteador efectivo.</p> <p>2. Cuando el porteador haya confiado la ejecución del transporte o de una parte del mismo a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte lo autorice a ello o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en la presente Convención. Todas las disposiciones de la presente Convención que rijan la responsabilidad</p>	<p>Artículo 30</p> <p>1. En los casos de transporte regulados por la definición del tercer párrafo del artículo 1º, que hayan de ser ejecutados por diversos porteadores sucesivos, cada porteador que acepte viajeros, equipajes o mercancías se someterá a las reglas establecidas por dicho Convenio y se considerará como una de las Partes Contratantes del contrato de transporte efectuado bajo su control.</p> <p>2. En el caso de que se trate de un transporte de tal índole, el viajero o sus causahabientes no podrán recurrir sino contra el porteador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiere producido el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer porteador haya asegurado la responsabilidad para todo el viaje.</p> <p>3. Si se trata de equipajes o mercancías, el viajero o el expedidor tendrá recurso contra el primer porteador, y el</p>	<p>Artículo 39: Transportista contractual-Transportista de hecho</p> <p>Las disposiciones de este Capítulo se aplican cuando una persona (en adelante el “transportista contractual”) celebra como parte un contrato de transporte regido por el presente Convenio con el pasajero o con la persona que actúe en nombre de uno u otro, y otra persona (en adelante el “transportista de hecho”) realiza, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, todo o parte del transporte, pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportista sucesivo en el sentido del presente Convenio. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.</p> <p>Artículo 40: Responsabilidades respectivas del transportista contractual y del transportista de hecho</p> <p>Si un transportista de</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>relación con las mercancías, es superior a los límites fijados en los artículos 6.4.2, 6.6.4 y 6.7, una parte ejecutante no queda obligada por el presente acuerdo a no ser que la parte ejecutante convenga expresamente en aceptar dichas responsabilidades o dichos límites.</p> <p>6.3.2 a) A reserva de lo dispuesto en el artículo 6.3.3, el porteador es responsable de los actos y omisiones de</p> <p>i) cualquier parte ejecutante, y</p> <p>ii) cualquier otra persona, con inclusión de subcontratistas y agentes de una parte ejecutante, que ejecuta o se compromete a ejecutar cualquiera de las responsabilidades del porteador en virtud del contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúa, directa o indirectamente, a petición del porteador o bajo la supervisión o control del porteador, como si dichos actos u omisiones fueran sus propios actos u omisiones. Un porteador es responsable en virtud de la presente disposición solamente cuando el acto o la omisión de la persona de que se trate esté dentro del marco de su contrato, empleo o agencia.</p> <p>b) A reserva de lo dispuesto en el artículo</p>		<p>que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.</p> <p>3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.</p> <p>4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.</p> <p>5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.</p> <p>6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.</p>	<p>multimodal y de su empleado o agente o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.</p>		<p>impuestas por las presentes Reglas Uniformes o renuncie a derechos conferidos por las presentes Reglas Uniformes no surtirá efecto respecto del transportista sustituto a menos que éste lo haya aceptado expresamente y por escrito. El transportista seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el transportista sustituto.</p> <p>4. En los casos y en la medida en que el transportista y el transportista sustituto sean ambos responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.</p> <p>5. La cuantía total de la indemnización pagadera por el transportista, el transportista sustituto y sus empleados y otras personas a cuyos servicios recurran para la ejecución del transporte no excederá de los límites establecidos en las presentes Reglas Uniformes.</p> <p>6. El presente artículo se aplicará sin perjuicio del derecho de recurso que puede existir entre el transportista y el transportista sustituto.</p>	<p>del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte ejecutado por él.</p> <p>3. El porteador informará al cargador siempre que encomiende la ejecución del transporte o de parte del mismo a un porteador efectivo.</p> <p>4. Todo acuerdo con el cargador o el consignatario que amplíe la responsabilidad del porteador según lo dispuesto en la presente Convención afecta al porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador efectivo puede hacer valer todas las objeciones a que tenga derecho el porteador a tenor del contrato de transporte.</p> <p>5. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de recurso que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.</p>	<p>viajero o el destinatario que tenga derecho a la entrega contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra el porteador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se hayan producido la destrucción, pérdida o avería y retraso. Dichos porteadores serán solidariamente responsables ante el expedidor o el destinatario.</p> <p>Artículo 30 A</p> <p>El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de que una persona responsable de daños de conformidad con sus disposiciones tenga el derecho de recurso contra cualquier otra persona.</p>	<p>hecho realiza todo o parte de un transporte que, conforme al contrato a que se refiere el Artículo 39, se rige por el presente Convenio, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sujetos, excepto lo previsto en este Capítulo, a las disposiciones del presente Convenio, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realiza.</p> <p>Artículo 41: Responsabilidad mutua</p> <p>1. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.</p> <p>2. Las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como del transportista de hecho. Sin embargo, ninguna de esas acciones u omisiones someterá al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de las cantidades</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>6.3.3, una parte ejecutante es responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la que haya delegado la realización de cualquiera de las responsabilidades del porteador en virtud del contrato de transporte, incluidos sus subcontratistas, empleados y agentes, como si dichos actos u omisiones fueran los suyos propios. Una parte ejecutante es responsable en virtud de la presente disposición solamente cuando el acto o la omisión de la persona de que se trate se halle dentro del campo de su contrato, empleo o agencia.</p> <p>6.3.3 Si se entabla una acción contra una persona mencionada en el artículo 6.3.2 que no sea el porteador, dicha persona tendrá derecho a beneficiarse de las defensas y limitaciones de responsabilidad disponibles para el porteador en virtud del presente instrumento, si prueba que ha obrado dentro del marco de su contrato, su empleo o su actuación como agente.</p> <p>6.3.4 Si más de una persona son responsables de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías, su responsabilidad será conjunta y solidaria pero únicamente hasta los límites estipulados</p>								<p>previstas en los Artículos 21, 22, 23 y 24. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio, ninguna renuncia de derechos o defensas establecidos por el Convenio y ninguna declaración especial de valor de la entrega en el lugar de destino prevista en el artículo 22 afectarán al transportista de hecho, a menos que éste lo acepte.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
en los artículos 6.4, 6.6 y 6.7. 6.3.5 A reserva de lo dispuesto en el artículo 6.8, la responsabilidad acumulada de todas esas personas no excederá de los límites generales de responsabilidad en virtud del presente documento.								

6.4. RETRASO

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>6.4 Retraso</p> <p>6.4.1 Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se entregan en el lugar de destino estipulado en el contrato dentro del plazo de tiempo que se haya convenido expresamente [o, de no haber mutuo acuerdo, dentro del plazo de tiempo que sería razonable esperar de un porteador diligente, teniendo en cuenta los términos del contrato, las características del transporte y las circunstancias del viaje].</p> <p>6.4.2 Si el retraso en la entrega origina pérdidas que no se derivan de las pérdidas o los daños de las mercancías transportadas y por tanto no están abarcadas por el artículo 6.2, la suma pagadera a título de indemnización por dicha pérdida queda limitada a una cantidad equivalente a [... veces el flete pagadero por las</p>		<p>Artículo 5: Fundamento de la responsabilidad</p> <p>2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.</p>	<p>Artículo 16: Fundamento de la responsabilidad</p> <p>2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.</p> <p>3. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo al párrafo 2 de este artículo, el reclamante podría considerarlas perdidas.</p>	<p>Artículo 19</p> <p>Hay demora de entrega cuando la mercancía no ha sido entregada en el plazo convenido o, si no hay plazo convenido, cuando la duración efectiva del transporte sobrepase el tiempo que razonablemente se permitiera a un transportista diligente en el caso de carga parcial, si el tiempo de duración se reputara como el necesitado para una carga completa en condiciones normales.</p> <p>Artículo 20</p> <p>1. El que tiene el poder de disposición sobre la mercancía puede, sin necesidad de prueba, considerar la mercancía perdida cuando hayan transcurrido treinta días sin efectuarse la entrega después del plazo convenido para la misma o, si no se ha convenido plazo, a los sesenta días después de que el transportista se hizo cargo de la mercancía.</p> <p>2. El que tiene derecho sobre la mercancía puede, al tiempo de recibir la</p>	<p>Artículo 16: Plazos de entrega</p> <p>1. El expedidor y el transportista acordarán el plazo de entrega. A falta de tal acuerdo, dicho plazo no deberá exceder del que resultaría de la aplicación de los §§ 2 a 4.</p> <p>2. Con sujeción a los §§ 3 y 4, los plazos de entrega máximos serán los siguientes:</p> <p>a) Para los vagones completos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - plazo de expedición, 12 horas, - plazo de transporte, por fracción indivisible de 400 km, 24 horas; <p>b) Para las remesas en detalle:</p> <ul style="list-style-type: none"> - plazo de expedición, 24 horas; - plazo de transporte, por fracción indivisible de 200 km, 24 horas. <p>Las distancias se referirán a la ruta convenida o, en su defecto, a la ruta más corta posible.</p> <p>3. El transportista podrá establecer plazos de entrega suplementarios de una duración determinada en los siguientes casos:</p>	<p>Artículo 5: Plazo de entrega</p> <p>El porteador entregará la mercadería en el plazo acordado en el contrato de transporte o, si no se ha acordado ningún plazo, dentro del plazo de tiempo que sería razonable esperar de un porteador diligente, teniendo en cuenta las circunstancias del viaje y de una navegación libre de obstáculos.</p>	<p>Artículo 19</p> <p>El porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes.</p> <p>Artículo 20</p> <p>En el transporte de viajeros y de equipaje, y en el caso de daños ocasionados por retraso en el transporte de la carga, el porteador no será responsable si prueba que tanto él como sus empleados y agentes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les resultó imposible tomar tales medidas.</p>	<p>Artículo 19: Retraso</p> <p>El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
mercancías retrasadas]. La suma total pagadera en virtud de la presente disposición y del artículo 6.7.1 no excederá del límite que se fijaría en relación con el artículo 6.7.1 para la pérdida total de las mercancías de que se trate.				<p>indemnización por la pérdida de la mercancía, pedir por escrito que se le avise en caso de que la mercancía reaparezca en el período de un año desde que recibió la indemnización. Deberá dársele por escrito recibo de dicha petición.</p> <p>3. En el plazo de treinta días desde la recepción de tal aviso, el que tiene poder de disposición sobre la mercancía puede exigir su entrega previo pago de los gastos inherentes a la carta de porte y restitución de la indemnización recibida, deducción hecha, en su caso, de los gastos comprendidos en la indemnización y bajo reserva, en todo caso, del derecho a indemnización por mora en la entrega, tal como se prevé en el artículo 23, y si ha lugar, en el 26.</p> <p>4. En defecto bien de la petición prevista en el párrafo 2, bien de instrucciones dadas en el plazo de treinta días del párrafo 3 o incluso en el caso de que la mercancía reaparezca después del año siguiente al pago de la indemnización, el transportista dispondrá de ella, de conformidad con la ley del lugar donde se encuentre la mercancía.</p>	<p>a) remesas que utilicen - líneas cuyas vías no sean del mismo ancho, - el mar o vías navegables interiores, - una carretera cuando no exista ferrocarril;</p> <p>b) circunstancias extraordinarias que por su naturaleza determinen un desarrollo anormal del tráfico o dificultades anormales para la explotación.</p> <p>La duración de los plazos de entrega suplementarios deberá figurar en las condiciones generales de transporte.</p> <p>4. El plazo de entrega empezará a correr a partir de la toma de la carga de la mercancía; el plazo se prorrogará en lo que duren las paradas no imputables a falta del transportista. El plazo de entrega se suspenderá los domingos y días festivos.</p>			

6.5. DESVIACIÓN

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>6.5 Desviación</p> <p>a) El porteador no es responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega</p>	<p>Artículo 4</p> <p>4. Ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar, ni</p>	<p>Artículo 5: Fundamento de la responsabilidad</p> <p>6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la</p>						

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
que se origine a causa de una desviación efectuada para salvar o intentar salvar una vida o bienes en el mar, o por cualquier otra desviación razonable. b) Cuando en virtud de la legislación de un país una desviación constituya de por sí una infracción de las obligaciones del porteador, dicha infracción sólo tendrá efecto en consonancia con las disposiciones del presente instrumento.	ningún cambio de ruta razonable será considerado como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte.	pérdida o el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.						

6.6. CARGA EN CUBIERTA

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
6.6 Carga en cubierta 6.6.1 Las mercancías sólo se pueden transportar en cubierta o sobre cubierta i) si la legislación o las normas administrativas o los reglamentos aplicables exigen ese tipo de modalidad de transporte, o ii) si las mercancías se transportan en contenedores o sobre contenedores en cubiertas especialmente adaptadas para el transporte de dichos contenedores, o iii) en los casos que no queden abarcados por los incisos i) o ii) del presente artículo, si el transporte en cubierta está en consonancia con el contrato de transporte, o cumple las costumbres, los usos y las prácticas del comercio, o corresponde a otros	Artículo 1 c) “Mercancía” comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta y en cierto modo es transportado así.	Artículo 9: Carga sobre cubierta 1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con lo usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes. 2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el						

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>usos o prácticas del comercio de que se trate.</p> <p>6.6.2 Si las mercancías han sido transportadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.6.1 i) y iii), el porteador no es responsable de la pérdida o el daño a dichas mercancías o el retraso en la entrega debido a los riesgos especiales involucrados en su transporte en cubierta. Si las mercancías se transportan en cubierta o sobre cubierta de conformidad con el artículo 6.6.1 ii), el porteador es responsable de la pérdida o del daño a dichas mercancías, o del retraso en la entrega, con arreglo a los términos del presente instrumento independientemente de que se transporten en cubierta o sobre cubierta. Si las mercancías se transportan en cubierta en casos diferentes de los permitidos en virtud del artículo 6.6.1, el porteador es responsable, independientemente de las disposiciones del artículo 6.1, de la pérdida o el daño a las mercancías o del retraso en la entrega que sean exclusivamente consecuencia de su transporte en cubierta.</p> <p>6.6.3 Si las mercancías se han expedido de</p>		<p>porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.</p> <p>3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o en el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.</p> <p>4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.</p>						

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.6.1 iii), el hecho de que determinadas mercancías se transporten en cubierta debe hacerse constar en los datos del contrato. De lo contrario, recaerá en el porteador la carga de la prueba de que el transporte en cubierta cumple con lo estipulado en el artículo 6.6.1 iii) y, si se ha expedido un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable, el porteador no tendrá derecho a invocar dicha disposición contra una tercera parte que haya adquirido de buena fe dicho documento de transporte negociable o dicho documento electrónico.</p> <p>6.6.4 Si el porteador es responsable en virtud del presente artículo 6.6 de la pérdida o el daño a las mercancías transportadas en cubierta o del retraso en su entrega, su responsabilidad queda limitada según se estipula en los artículos 6.4 y 6.7; ahora bien, si el porteador y el cargador han convenido expresamente en que las mercancías se transportarían bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho a limitar su responsabilidad por cualquier pérdida o cualquier daño a las</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
mercancías que se deba exclusivamente al hecho de haber sido transportadas en cubierta.								

6.7. LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>6.7 Límites de responsabilidad</p> <p>6.7.1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 6.4.2, la responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño o en relación con la pérdida o el daño a las mercancías queda limitada a [...] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de transporte, o a [...] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta última cantidad es superior, excepto cuando la naturaleza y el valor de las mercancías han sido declarados por el cargador antes de su expedición y se han incluido en los datos del contrato, [o cuando el porteador y el cargador han convenido en una suma mayor que la cantidad de la limitación de responsabilidad fijada en el presente artículo].</p> <p>6.7.2 Cuando las mercancías se transportan en un contenedor o sobre un contenedor, los bultos o unidades de transporte enumerados en los datos del contrato como bultos expedidos en</p>	<p>Artículo 4</p> <p>5. a) A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el portador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior a <u>666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o dos unidades de cuenta por kilogramo</u> de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado.</p> <p>b) La cantidad total debida será calculada en función del valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que hayan sido descargadas conforme al contrato, o en el lugar y en la fecha en que deberían haber sido descargadas.</p> <p>El valor de las mercancías se determinará según la cotización en bolsa o, a falta de ella, según el precio corriente en el mercado o a falta de cotización en bolsa y de precio corriente en el mercado, según el valor</p>	<p>Artículo 6: Limitación de la responsabilidad</p> <p>1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a <u>835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo</u> de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.</p> <p>b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.</p> <p>c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado a) por la pérdida total de las</p>	<p>Artículo 18: Limitación de la responsabilidad</p> <p>1. Cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad está limitada a una suma que no exceda de <u>920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo</u> de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.</p> <p>2. Para determinar, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor se aplicarán las normas siguientes:</p> <p>a) Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se</p>	<p>Artículo 23</p> <p>3. En todo caso, la indemnización no sobrepasará <u>8,33 unidades de cuenta por kilogramo</u> de peso bruto que falte.</p> <p>4. Serán, además, reembolsados el precio del transporte, los derechos de la Aduana y demás gastos incurridos con ocasión del transporte de la mercancía, en su totalidad en caso de pérdida total y a prorrata en caso de pérdida parcial; no así los daños y perjuicios.</p> <p>5. En caso de mora, si el que tiene derecho sobre la mercancía prueba que resultó un perjuicio por la misma, el transportista quedará obligado a indemnizarlo. La suma en ningún caso excederá del precio del transporte.</p> <p>6. Indemnizaciones de sumas superiores no podrán ser reclamadas a menos que exista declaración de valor de la mercancía o declaración de interés especial en la entrega, de conformidad con los artículos 24 y 26.</p> <p>7. La unidad de cuenta mencionada en el presente Convenio es el Derecho Especial de Giro, tal como ha sido definido por el Fondo</p>	<p>Artículo 30: Indemnización en caso de pérdida</p> <p>2. La indemnización no podrá exceder de <u>17 unidades de cuenta por kilogramo</u> de peso bruto que falte.</p> <p>3. En caso de pérdida de un vehículo ferroviario que circule sobre sus propias ruedas y que esté consignado como mercancía, o de una unidad de transporte intermodal, o de sus partes desmontables, la indemnización se limitará, con exclusión de todos los demás daños, al valor normal del vehículo o de la unidad de transporte intermodal, o de sus partes desmontables, en el día y en el lugar de la pérdida. Si no es posible averiguar el día o el lugar de la pérdida, la indemnización se limitará al valor normal en el día y en el lugar en el que el transportista se hizo cargo del vehículo.</p> <p>4. El transportista está obligado, además, a restituir el precio del transporte, los derechos de aduana ya pagados y las restantes sumas desembolsadas en relación con el transporte de la mercancía perdida, con excepción de los</p>	<p>Artículo 20: Límites máximos de responsabilidad</p> <p>1. Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 21 y en el párrafo 4 del presente artículo, e independientemente de la acción que se interponga en su contra, el porteador no será bajo ninguna circunstancia responsable de cantidades que excedan de <u>666,67 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o de 2 unidades de cuenta por kilogramo</u> de peso, según se especifique en el documento de transporte, de mercaderías perdidas o dañadas, si esta última cantidad es más alta. Si el bulto u otra unidad de carga es un contenedor y si en el documento de transporte no se menciona ningún bulto o unidad de carga agrupado en el contenedor, la suma de 666,67 unidades de cuenta se sustituirá por 1.500 unidades de cuenta respecto del contenedor sin la mercadería que contiene y, además, 25.000 unidades de cuenta por la mercadería que está en el contenedor.</p> <p>2. Cuando se utilice para agrupar mercaderías un contenedor, una paleta o un elemento de</p>	<p>Artículo 22</p> <p>2. b) En el transporte de mercancías, la responsabilidad del porteador se limitará a la suma de <u>17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo</u>, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el porteador estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.</p> <p>5. Se considerará que las sumas en francos mencionadas en este artículo se refieren a una unidad de moneda consistente en 65 miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Esas sumas podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la</p>	<p>Artículo 22: Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga</p> <p>3. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de <u>17 derechos especiales de giro por kilogramo</u>, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el expedidor.</p> <p>4. En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportista solamente se tendrá en cuenta el peso total "del bulto o de los</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>dicho contenedor o encima de él, serán considerados bultos o unidades de transporte. Si no se han enumerado de la manera indicada, las mercancías que vayan en el contenedor o sobre él serán consideradas como una unidad de transporte.</p> <p>6.7.3 La unidad de cuenta a que se refiere el presente artículo es el Derecho Especial de Giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de valoración aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.</p>	<p>usual de mercancías de las mismas naturaleza y calidad.</p> <p>c) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad.</p> <p>d) La unidad de cuenta mencionada en el presente artículo es el Derecho Especial de Giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el apartado a) del presente párrafo se convertirán en la moneda nacional en la fecha en que determine la decisión del tribunal que se ocupe del caso. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de valoración aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que</p>	<p>mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.</p> <p>2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:</p> <p>a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.</p> <p>b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.</p> <p>3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el transporte multimodal internacional no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.</p> <p>4. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.</p> <p>5. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal</p>	<p>considerarán como una unidad de carga transportada.</p> <p>b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.</p> <p>3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el transporte multimodal internacional no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.</p> <p>4. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.</p> <p>5. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal</p>	<p>Monetario Internacional. La cantidad mencionada en el párrafo 3 del presente artículo se convertirá en la moneda nacional del Estado del tribunal que haya entendido en el caso según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o en la fecha acordada por las partes. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.</p> <p>8. No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 7 del presente artículo podrá, en el momento de la ratificación o de la adhesión al Protocolo del CMR, o en cualquier momento posterior, declarar que el límite de responsabilidad establecido en el párrafo 3 del presente artículo que se aplicarán en su territorio será de 25 unidades monetarias. La</p>	<p>impuestos indirectos por la mercancía transportada en virtud de un procedimiento que suspenda esos impuestos.</p> <p>Artículo 33: Indemnización por rebasamiento del plazo de entrega</p> <p>1. Si del rebasamiento del plazo de entrega resultase un daño o avería, el transportista estará obligado a pagar una indemnización que no podrá exceder del cuádruple del precio del transporte.</p> <p>2. En caso de pérdida total de la mercancía, la indemnización prevista en el § 1 no podrá acumularse con la prevista en el artículo 30.</p> <p>3. En caso de pérdida parcial de la mercancía, la indemnización prevista en el § 1 no podrá exceder del cuádruple del precio del transporte de la parte de la remesa que no se haya perdido.</p> <p>4. En caso de avería de la mercancía que no sea debida al rebasamiento del plazo de entrega, la indemnización prevista en el § 1 se acumulará, si ha lugar, a la prevista en el artículo 32.</p> <p>5. En ningún caso la acumulación de la indemnización prevista en el § 1 con las previstas en los artículos 30 y 32 podrá dar lugar al pago de una indemnización superior a la que se adeudaría en caso de pérdida total de la mercancía.</p> <p>6. Si, de conformidad con el artículo 16 § 1, el</p>	<p>transporte análogo, los bultos o unidades de transporte enumerados en el documento de transporte como expedidos en dicho elemento de transporte o encima de él serán considerados bultos o unidades de transporte. Salvo en este caso, las mercaderías contenidas en ese elemento de transporte o encima de él se considerarán una unidad de transporte. En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad de transporte independiente.</p> <p>3. En caso de pérdida debida al retraso en la entrega, la responsabilidad del porteador se limitará a una cantidad no superior al valor del flete. Sin embargo, la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en el párrafo 1 y en la primera oración del primer párrafo no excederá del límite determinado en virtud del párrafo 1 por la pérdida total de las mercaderías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.</p> <p>4. Los límites máximos de responsabilidad mencionados en el párrafo 1 no se aplican:</p> <p>a) cuando la naturaleza y el valor más alto de las</p>	<p>fecha de la sentencia.</p> <p>6. Se considerará que las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte Contratante. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 2 b) del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o</p>	<p>bultos” afectados. Sin embargo, cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de un objeto que ella contiene afecte al valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, o en el mismo recibo o, si no se hubiera expedido ninguno de estos documentos, en la misma constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 4, para determinar el límite de responsabilidad también se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos.</p> <p>5. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; siempre que, en el caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste actuaba en el ejercicio de sus funciones.</p> <p>6. Los límites prescritos en el Artículo 21 y en este Artículo no obstarán para que el tribunal acuerde además, de conformidad con su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos de litigio en que haya incurrido el demandante, inclusive</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
	<p>determine ese Estado. Sin embargo, un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita la aplicación de las oraciones precedentes, podrá, en el momento de la ratificación del Protocolo de 1979 o de su adhesión al mismo, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad previstos en el presente Convenio y que se aplicarán en su territorio serán los siguientes:</p> <p>i) respecto de la cantidad de 666,67 unidades de cuenta mencionada en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo, 10.000 unidades monetarias;</p> <p>ii) respecto de la cantidad de dos unidades de cuenta mencionada en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo, 30 unidades monetarias. La unidad monetaria mencionada en la oración precedente corresponde a 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades especificadas en esa oración se efectuará de conformidad con la legislación del Estado en cuestión. El cálculo y la conversión mencionados en las oraciones precedentes se efectuarán de manera tal que, en lo posible, expresen en la moneda nacional de ese Estado el mismo valor real que en</p>	<p>superiores a los establecidos en el párrafo 1.</p> <p>Artículo 26: Unidad de cuenta</p> <p>1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.</p> <p>2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el</p>	<p>por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 4 o los párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías determinado en virtud de los párrafos 1 ó 3 de este artículo.</p> <p>6. El operador de transporte multimodal y el expedidor podrán pactar en el documento de transporte multimodal límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 3 y 4 de este artículo.</p> <p>7. Por “unidad de cuenta” se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 31.</p> <p>Artículo 31: Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión</p> <p>1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación</p>	<p>unidad monetaria a que se refiere este párrafo corresponde a 10/31 gramos de oro de 900 milésimas. La conversión se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.</p> <p>9. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 7 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 8 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado el mismo valor real que en el párrafo 3 de este artículo se expresa en unidades de cuenta. Los Estados comunicarán al Secretario General de las Naciones Unidas su método de cálculo de conformidad con el párrafo 7 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 8 de este artículo, según el caso, en el momento de depositar un instrumento, como se menciona en el artículo 3 del Protocolo del CMR, y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.</p> <p>Artículo 24</p> <p>El remitente puede declarar en la carta de porte, contra el pago de una sobreprima a convenir entre las partes, un valor de la mercancía superior al límite establecido en el párrafo 3 del artículo 23, y en este caso esta suma</p>	<p>plazo de entrega se ha establecido mediante un acuerdo, podrán también acordarse otras formas de indemnización distintas de las previstas en el § 1. Si, en este caso, se rebasaran los plazos de entrega previstos en el artículo 16 §§ 2 a 4, el derechohabiente podrá pedir bien la indemnización prevista en el mencionado acuerdo o la establecida en los §§ 1 a 5.</p>	<p>mercaderías o artículos de transporte se han especificado expresamente en el documento de transporte y el porteador no ha refutado esas especificaciones, o</p> <p>b) cuando las partes han acordado expresamente unos límites máximos de responsabilidad más altos.</p> <p>5. El total de las indemnizaciones exigibles al porteador, el porteador efectivo y sus empleados y representantes por la misma pérdida no excederá en general de los límites de responsabilidad previstos en el presente artículo.</p> <p>Artículo 28: Unidad de cuenta</p> <p>La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 20 de la presente Convención es el Derecho Especial de Giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 20 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de valoración aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional</p>	<p>posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de 250 unidades monetarias por kilogramo. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientos milésimas. Dicha suma podrá convertirse en la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado.</p>	<p>intereses. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos de litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante dentro de un período de seis meses contados a partir del hecho que causó el daño, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.</p> <p>Artículo 23: Conversión de las unidades monetarias</p> <p>1. Se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en el presente Convenio se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procedimientos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará conforme al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones, vigente en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
	<p>el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo se expresa en unidades de cuenta. Los Estados comunicarán al depositario la modalidad de cálculo o el resultado de la conversión, según sea el caso, al depositar un instrumento de ratificación del Protocolo de 1979, o de adhesión al mismo, y siempre que se introduzca algún cambio al respecto.</p> <p>f) La declaración mencionada en el apartado a) de este párrafo, si está incluida en el conocimiento, constituirá una presunción salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.</p> <p>g) Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrán fijarse cantidades máximas diferentes de las indicadas en el apartado a) de este párrafo, siempre que esa suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho apartado.</p> <p>h) Ni el porteador ni el buque serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.</p>	<p>momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en: 12.500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.</p> <p>3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas.</p> <p>La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.</p> <p>4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión</p>	<p>aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.</p> <p>2. No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescritos en el párrafo 1 del artículo 18, en 13.750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41,25 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescrito en el párrafo 3 del artículo 18, en 124 unidades monetarias.</p> <p>3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y</p>	<p>sustituirá aquel límite.</p> <p>Artículo 25</p> <p>1. En caso de avería, el transportista pagará en total la suma de la depreciación, calculada de acuerdo con el valor de la mercancía, tal como esté fijado conforme al artículo 23, párrafos 1, 2 y 4.</p> <p>2. En todo caso, la indemnización no podrá sobrepasar:</p> <p>a) Si el conjunto total de lo expedido se deprecia por causa de avería, la suma que correspondiera en caso de pérdida total.</p> <p>b) Si se deprecia sólo una parte de lo expedido por avería, la cantidad que correspondiera en caso de pérdida de la parte depreciada.</p> <p>Artículo 26</p> <p>1. El remitente puede fijar, incluyéndolo en la carta de porte, previo pago de una sobreprima a convenir, como suplemento del precio de transporte, la suma de un interés especial en la entrega de la mercancía, para sus efectos oportunos, en caso de pérdida, avería o demora en la entrega después del plazo convenido.</p> <p>2. Si ha habido declaración de interés especial en la entrega de la mercancía, el remitente podrá reclamar una indemnización igual al daño suplementario, del cual aportará prueba, sin perjuicio de las indemnizaciones que le corresponden según los artículos 23, 24 y 25 y en concurrencia con la suma</p>		<p>en sus operaciones y transacciones.</p>		<p>moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma determinada por dicho Estado.</p> <p>2. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o ulteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista prescrito en el Artículo 21 se fija en la suma de 1.500.000 unidades monetarias por pasajero en los procedimientos judiciales seguidos en sus territorios; 62.500 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del Artículo 22; 15.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 2 del Artículo 22; y 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 3 del Artículo 22. Esta unidad monetaria corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Estas sumas podrán convertirse en la moneda nacional de que se trate en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará conforme a la ley del Estado interesado.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		<p>mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.</p>	<p>medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.</p> <p>4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.</p> <p>5. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de cálculo o en el resultado de esa conversión.</p>	<p>por interés especial declarado.</p> <p>Artículo 27</p> <p>1. El que tiene derecho de disposición sobre la mercancía podrá reclamar los intereses de la indemnización. Estos intereses se calcularán a razón del 5 por 100 anual a partir del día de la reclamación dirigida por escrito al transportista o del día en que se interpuso demanda judicial en defecto de la reclamación.</p> <p>2. Cuando los elementos que sirven de base para el cálculo de la indemnización no estén expresados en la moneda del país donde se reclama el pago, la conversión se realizará de acuerdo con el valor de la moneda en el lugar y día de dicho pago.</p>				<p>3. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo 1 de este Artículo y el método de conversión mencionado en el párrafo 2 de este Artículo se harán de forma tal que expresen en la moneda nacional del Estado Parte, en la medida posible, el mismo valor real para las sumas de los Artículos 21 y 22 que el que resultaría de la aplicación de las tres primeras oraciones del párrafo 1 de este Artículo. Los Estados Partes comunicarán al Depositario el método para hacer el cálculo con arreglo al párrafo 1 de este Artículo o los resultados de la conversión del párrafo 2 de este Artículo, según sea el caso, al depositar un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo y cada vez que haya un cambio respecto a dicho método o a esos resultados.</p> <p>Artículo 24: Revisión de los límites</p> <p>1. Sin que ello afecte a las disposiciones del Artículo 25 del presente Convenio, y con sujeción al párrafo 2 que sigue, los límites de responsabilidad prescritos en los Artículos 21, 22 y 23 serán revisados por el depositario cada cinco años, debiendo efectuarse la primera revisión al final del quinto año siguiente a la fecha de</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
								<p>entrada en vigor del presente Convenio o, si el Convenio no entra en vigor dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que se abrió a la firma, dentro del primer año de su entrada en vigor, con relación a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el párrafo 1 del Artículo 23.</p> <p>2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al diez por ciento, el Depositario notificará a los Estados Partes la revisión de los límites de responsabilidad. Dichas revisiones serán efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes. Si dentro de los tres meses siguientes a su notificación a los Estados Partes una mayoría de los Estados Partes registra su desaprobación, la revisión no tendrá efecto y el Depositario remitirá la cuestión a una reunión de los Estados Partes. El</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
								<p>Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda revisión.</p> <p>3. No obstante el párrafo 1 de este Artículo, el procedimiento mencionado en el párrafo 2 de este Artículo se aplicará en cualquier momento, siempre que un tercio de los Estados Partes expresen el deseo de hacerlo y con la condición de que el índice de inflación mencionado en el párrafo 1 haya sido superior al 30 por ciento desde la revisión anterior o desde la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio si no ha habido una revisión anterior. Las revisiones subsiguientes efectuadas empleando el procedimiento descrito en el párrafo 1 de este Artículo se realizarán cada cinco años, contados a partir del final del quinto año siguiente a la fecha de la revisión efectuada en virtud de este párrafo.</p>

6.8. PÉRDIDA DEL DERECHO A LIMITAR LA RESPONSABILIDAD

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>6.8 Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad</p> <p>Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 6.3.2 tienen derecho a limitar su responsabilidad con arreglo a los artículos [6.4.2,] 6.6.4, y 6.7 del presente instrumento,</p>	<p>Artículo 4.5</p> <p>e) Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de</p>	<p>Artículo 8: Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad</p> <p>1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del</p>	<p>Artículo 21: Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad</p> <p>1. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega</p>	<p>Artículo 29</p> <p>1. El transportista no gozará del derecho de prevalerse de las disposiciones de este capítulo que excluyen o limitan su responsabilidad, o que invierten la carga de la prueba, si el daño ha sido causado por dolo o por falta que le sea imputable</p>	<p>Artículo 36: Pérdida del derecho a invocar la limitación de responsabilidad</p> <p>La limitación de responsabilidad estipulada en el artículo 15 § 3, artículo 19 §§ 6 y 7, artículo 30 y artículos 32 a 35 no se aplicará si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de</p>	<p>Artículo 21: Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad</p> <p>1. El porteador o el porteador efectivo no podrá acogerse a las defensas y limitaciones de responsabilidad previstas en la presente Convención o en el contrato de transporte, si se prueba que él mismo</p>	<p>Artículo 25</p> <p>En el transporte de viajeros y de equipaje, los límites de responsabilidad especificados en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del porteador o de sus dependientes, con</p>	<p>Artículo 22: Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga</p> <p>5. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes,</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
[o según se estipule en el contrato de transporte, si el demandante prueba que [el retraso en la entrega de,] la pérdida o el daño a las mercancías o en relación con las mercancías han sido resultado de un acto u omisión personal de la persona que reclame un derecho de limitación efectuado con la intención de causar dicha pérdida o dicho daño, o imprudentemente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso.	provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirán daños.	porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso. 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.	provinieron de una acción o una omisión del operador de transporte multimodal realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso. 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 20, el empleado o agente del operador de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, agente u otra persona realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.	y que sea equiparada al dolo por la legislación del lugar. 2. Esto mismo se aplicará al dolo o culpa de los empleados del transportista o de cualesquiera otras personas a las que el transportista haya recurrido para la realización del transporte, siempre que éstos actúen en el desempeño de sus funciones; en este caso, estas personas o empleados no tendrán derecho a prevalerse, en lo que respecta a su responsabilidad personal, de las disposiciones de este capítulo mencionadas en el párrafo anterior.	una acción o una omisión del transportista realizadas con intención de causar tal pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida o el daño.	provocó el daño por una acción u omisión, ya sea con la intención de causar tal daño, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría ese daño. Análogamente, los empleados y representantes que actúen en nombre del porteador o el porteador efectivo no podrán acogerse a las defensas y limitaciones de responsabilidad previstas en la presente Convención o en el contrato de transporte, si se prueba que causaron el daño de la manera descrita en el párrafo 1.	intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.	con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; siempre que, en el caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste actuaba en el ejercicio de sus funciones.

6.9. NOTIFICACIÓN EN CASO DE PÉRDIDA, DAÑO O RETRASO

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
6.9 Notificación en caso de pérdida, daño o retraso 6.9.1 A menos que se pruebe lo contrario, se presumirá que el porteador ha entregado las mercancías según las describían los datos	Artículo 3 6. El hecho de retirar las mercancías, constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el	Artículo 19: Aviso de pérdida, daño o retraso 1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o	Artículo 24: Aviso de pérdida, daño o retraso 1. A menos que el consignatario dé por escrito al operador de transporte multimodal aviso de pérdida o daño, especificando la	Artículo 30 1. Si el destinatario recibe la mercancía sin verificar contradictoriamente su estado y manifestar su protesta, o si en el mismo momento de la entrega en caso de pérdidas o	Artículo 44: Personas que pueden ejercitar la acción judicial contra el porteador 2. El derecho del destinatario de interponer una acción judicial quedará extinguido desde el momento en que la	Artículo 23: Aviso de daño 1. La aceptación de las mercaderías sin reservas por parte del consignatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado	Artículo 26 1. El recibo de equipajes y mercancías sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercancías han sido entregadas en buen	Artículo 31: Aviso de protesta oportuno 1. El recibo del equipaje facturado o la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>del contrato si no se ha dado al porteador o a la parte ejecutante que entregó las mercancías, antes del momento de la entrega o en dicho momento, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, dentro de un plazo de tres días laborales después de la entrega de las mercancías, una notificación de pérdida o de daño a las mercancías o en relación con las mercancías, indicando la naturaleza general de dicha pérdida o de dicho daño. No se requiere dicha notificación en caso de pérdida o de daño que se hayan determinado en una inspección conjunta de las mercancías, llevada a cabo por el consignatario y el porteador o la parte ejecutante respecto de quien se haya alegado que es responsable.</p> <p>6.9.2 No procede abonar indemnización alguna con arreglo al artículo 6.4 a no ser que se haya notificado la pérdida a la persona respecto de la cual se alega que corresponde la responsabilidad, dentro de un plazo de veintidós días consecutivos a partir de la entrega de las mercancías.</p> <p>6.9.3 Cuando la notificación mencionada en el presente capítulo se da a la parte ejecutante</p>	<p>conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente en el puerto de descarga de las mercancías, una notificación de pérdida o de daño a las mercancías o en relación con las mercancías, indicando la naturaleza general de estas pérdidas o daños. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.</p> <p>Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.</p>	<p>el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.</p> <p>2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.</p> <p>3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.</p> <p>4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.</p>	<p>naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.</p> <p>2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de los 6 días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.</p> <p>3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.</p> <p>4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el operador de transporte multimodal y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la</p>	<p>averías manifiestas, o dentro de los siete días desde la fecha de la entrega en caso de averías o pérdidas no manifiestas, descontando domingos y festivos, no expresa sus reservas al transportista indicando la naturaleza general de la pérdida o avería, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercancías en el estado descrito en la carta de porte. Estas reservas deberán ser hechas por escrito en el caso de tratarse de averías o pérdidas no manifiestas.</p> <p>2. Cuando el estado de la mercancía ha sido verificado contradictoriamente por el destinatario y el transportista, la prueba contraria al resultado de esta verificación no podrá ser realizada más que si se trata de pérdidas o averías no claras y siempre que el destinatario haya dirigido reservas escritas al transportista en el plazo de siete días, descontados domingos y festivos, a partir de esta constatación.</p> <p>3. Un retraso en la entrega no dará lugar a indemnización más que en el caso de que se haya dirigido reserva por escrito en el plazo de veintidós días a partir de la puesta de la mercancía a disposición del destinatario.</p> <p>4. La fecha de entrega o, según el caso, la de la contestación a la de la</p>	<p>persona por él designada de conformidad con el artículo 18 § 5 ha tomado posesión de la carta de porte, aceptado las mercancías o ejercido sus derechos de conformidad con el artículo 17 § 3.</p>	<p>las mercaderías en el mismo estado y cantidad en que le fueron entregadas para el transporte.</p> <p>2. El porteador y el consignatario podrán pedir una inspección del estado y la cantidad de las mercaderías en el momento de la entrega, en presencia de las dos partes.</p> <p>3. Cuando la pérdida o el daño de la mercadería sea manifiesto, toda reserva por parte del consignatario deberá formularse por escrito, especificando la naturaleza general del daño, a más tardar en el momento de la entrega, salvo que el consignatario y el porteador hayan verificado conjuntamente el estado de la mercadería.</p> <p>4. Cuando la pérdida o el daño de las mercaderías no sea manifiesto, toda reserva por parte del consignatario deberá notificarse por escrito, especificando la naturaleza general del daño, a más tardar dentro de un plazo de siete días consecutivos contados desde la fecha de la entrega; en tal caso, la parte perjudicada demostrará que el daño fue causado mientras la mercadería estaba a cargo del porteador.</p> <p>5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que el consignatario pueda</p>	<p>estado y conforme al contrato de transporte.</p> <p>2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al porteador una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días para el equipaje y de 14 días para la carga, a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de los 21 días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a disposición.</p> <p>3. Toda protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte, o por otro escrito expedido dentro de los plazos mencionados.</p> <p>4. A falta de protesta, dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el porteador serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte.</p>	<p>entregados en buen estado y de conformidad con el documento de transporte o la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 3 y en el párrafo 2 del Artículo 4.</p> <p>2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días para el equipaje facturado y de 14 días para la carga, a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de los 21 días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a disposición.</p> <p>3. Toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos mencionados.</p> <p>4. A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el transportista serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>que entregó las mercancías, surtirá el mismo efecto que si la notificación se hubiera dado al porteador, y la notificación dada al porteador surtirá el mismo efecto que una notificación dada a la parte ejecutante que entregó las mercancías.</p> <p>6.9.4 En caso de pérdida o daño efectivos o temidos, las partes en la reclamación o controversia tienen que dar todas las facilidades razonables a la otra parte para inspeccionar y tasar las mercancías.</p>		<p>5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.</p> <p>6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.</p> <p>7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.</p> <p>8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una</p>	<p>inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.</p> <p>5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en el inciso ii) o el inciso iii) del apartado b) del párrafo 2 del artículo 14.</p> <p>6. Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 14, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del expedidor, sus</p>	<p>puesta a disposición, no está incluida en los plazos previstos en este artículo.</p> <p>5. El transportista y el destinatario se darán reciprocamente toda clase de facilidades razonables para las constataciones y verificaciones necesarias.</p>		<p>probar que avisó del retraso al porteador en el plazo de 21 días consecutivos contados a partir de la entrega de la mercadería y que dicho aviso llegó a manos del porteador.</p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.	empleados o agentes. 7. Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 de este artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se prorrogará ese plazo hasta el día laborable siguiente. 8. A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega, o a una persona que actúe por cuenta del expedidor, ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor, respectivamente.					

6.10. RECLAMACIONES EXTRA CONTRACTUALES

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
6.10 Reclamaciones extracontractuales Las cláusulas de defensa y los límites de responsabilidad que se estipulan en el presente instrumento y las responsabilidades que impone, se aplican en toda acción contra el porteador o una parte ejecutante por pérdida o daño o en relación con las mercancías amparadas por un contrato de transporte, tanto si la acción se basa en un contrato como si se trata de un daño legal extracontractual o de otro tipo.	Artículo 4 bis 1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción ejercida contra el porteador para la indemnización de las pérdidas o daños sufridos por mercancías que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o en responsabilidad extracontractual.	Artículo 7: Aplicación a reclamaciones extracontractuales 1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad	Artículo 20: Responsabilidad extracontractual 1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra	Artículo 28 1. En el supuesto que, según la ley aplicable, la pérdida, avería o retrasos causados en el transporte regulado por este Convenio puedan dar lugar a una reclamación extracontractual, el transportista puede prevalerse de las disposiciones de este Convenio que determinen o limiten las indemnizaciones debidas o incluso excluyan su responsabilidad. 2. Cuando por pérdida, avería o retraso se demande en juicio por responsabilidad extracontractual a	Artículo 41: Otras acciones 1. En todos los casos en que se apliquen las Reglas Uniformes, cualquier acción de responsabilidad, sea cual fuere el título, no podrá ejercitarse contra el transportista más que en las condiciones y dentro de los límites previstos por dichas Reglas. 2. Igualmente ocurrirá para toda acción ejercida contra los agentes y demás personas de las que responda el transportista en virtud del artículo 40.	Artículo 22: Aplicación de las defensas y límites de responsabilidad Las exoneraciones y límites de responsabilidad estipulados en la presente Convención o en el contrato de transporte se aplican en toda acción que se interponga respecto de la pérdida o daño o del retraso en la entrega de la mercadería incluida en el contrato de transporte, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra	Artículo 24 1. En el transporte de viajeros y de equipaje, toda acción por daños y perjuicios no podrá ser ejercida, cualquiera que sea su título, sino dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio, sin perjuicio de la determinación de las personas que tengan derecho a obrar y de sus respectivos derechos.	Artículo 29: Fundamento de las reclamaciones En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		<p>extracontractual o en otra causa.</p> <p>2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.</p> <p>3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.</p>	causa.	<p>personas de las que responde el transportista bajo el artículo 3, estas personas pueden prevalecer de las disposiciones de este Convenio que determinen o limiten las indemnizaciones debidas o incluso excluyan la responsabilidad del transportista.</p>		causa.		<p>respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.</p>

ANIMALES VIVOS

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>17 Limitaciones de la libertad contractual</i></p> <p>17.2 A pesar de lo dispuesto en los capítulos 5 y 6 del presente instrumento, tanto el porteador como cualquier parte ejecutante podrán, en virtud de los términos del contrato de transporte, excluir o limitar su responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías si</p> <p>a) las mercancías son animales vivos, o</p> <p>b) el carácter o el estado de las mercancías o las circunstancias y los</p>	<p><i>Artículo 1</i></p> <p>c) "Mercancías" comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta y es en cierto modo transportado así.</p>	<p><i>Artículo 5: Fundamento de la responsabilidad</i></p> <p>5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales</p>						

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>términos y condiciones en que ha de efectuarse el transporte son tales que justifican razonablemente un acuerdo especial, quedando entendido que los transportes comerciales corrientes hechos en el curso normal de las operaciones comerciales no quedarán afectados y que para el transporte de las mercancías no se emitirá ni habrá que emitir un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable.</p>		<p>riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.</p>						

CAPÍTULO 7 - OBLIGACIONES DEL CARGADOR

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>Artículo 7: Obligaciones del cargador</p> <p>7.1 A reserva de las disposiciones del contrato de transporte, el cargador entregará las mercancías preparadas para el transporte y en un estado que les permita resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación, estibado, sujeción y afianzamiento, así como de descarga, y no provocar lesiones ni daños. En el caso de que las mercancías se entreguen en un contenedor o un remolque o encima de un contenedor o de un remolque embaladas por el cargador, el cargador deberá estibar, sujetar y afianzar las mercancías en el contenedor o remolque o encima del contenedor o el remolque de forma que las mercancías resistan el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación y descarga del contenedor o del remolque, y que no causen lesiones ni daños.</p> <p>7.2 El porteador proporcionará al cargador, previa petición, la información de que tenga conocimiento y las instrucciones que sean razonablemente necesarias o</p>	<p>Artículo 3(5)</p> <p>Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.</p> <p>Artículo 4(3)</p> <p>El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque y que procedan o resulten de cualquier causa, sin que exista acto, falta o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus encargados.</p> <p>Artículo 4(6)</p> <p>Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habría consentido el porteador, el Capitán o el agente del porteador si conociesen su naturaleza o carácter, podrán en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas o transformadas en inofensivas por el</p>	<p>Artículo 12: Norma general</p> <p>El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.</p> <p>Artículo 13: Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas</p> <p>1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.</p> <p>2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:</p> <p>a) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías; y</p>	<p>Artículo 12: Garantía proporcionada por el expedidor</p> <p>1. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud, en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el documento de transporte multimodal.</p> <p>2. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo 1 de este artículo. El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.</p> <p>Artículo 22: Norma general</p> <p>El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador</p>	<p>Artículo 7</p> <p>1. El remitente responde de todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por causa de inexactitud o insuficiencia:</p> <p>a) En las indicaciones mencionadas en el artículo 6º, párrafos 1 b), d), e), f), g), h) y j);</p> <p>b) En las indicaciones mencionadas en el artículo 6º, párrafo 2;</p> <p>c) En cualesquiera otras indicaciones o instrucciones dadas por él en relación con la expedición de la carta de porte o para su inclusión en ésta.</p> <p>2. Si a solicitud del remitente el transportista incluye dichas indicaciones del párrafo anterior en la carta de porte, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha actuado por cuenta del remitente.</p> <p>3. Si la carta de porte no contiene la mención prevista en el artículo 6º párrafo 1º k), el transportista será responsable por causa de tal omisión de todos los gastos y daños sufridos por quien tenga derecho a la mercancía.</p> <p>Artículo 10</p> <p>El remitente es responsable ante el transportista de los daños a personas, al material o a otras mercancías, así como de los gastos causados por defectos en el embalaje de la mercancía, a menos que tales defectos fuesen</p>	<p>Artículo 8: Responsabilidad por los enunciados en la carta de porte</p> <p>1. El expedidor será responsable de todos los gastos, pérdidas o daños que deba soportar el transportista cuando:</p> <p>a) los enunciados hechos por el expedidor en la carta de porte sean irregulares, inexactos o incompletos o estén inscritos en lugar distinto al reservado a cada uno de ellos, o</p> <p>b) el expedidor no haya inscrito los enunciados prescritos en el Reglamento sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID).</p> <p>2. Si, a petición del expedidor, el transportista inscribe los enunciados en la carta de porte, se considerará, salvo prueba en contrario, que lo ha hecho en nombre del expedidor.</p> <p>3. Si la carta de porte no contiene la declaración prevista en el artículo 7 § 1, letra p), el transportador será responsable de todos los gastos, pérdidas o daños que deba soportar el derechohabiente por motivo de esa omisión.</p> <p>Artículo 9: Mercancías peligrosas</p> <p>Si el expedidor no ha inscrito los enunciados prescritos en el RID, el transportista podrá en cualquier momento descargar o destruir las mercancías o</p>	<p>Artículo 6: Obligaciones del cargador</p> <p>1. El cargador deberá pagar las sumas que adeude en virtud del contrato de transporte.</p> <p>2. El cargador deberá además proporcionar por escrito al porteador, antes de hacerle entrega de las mercaderías, los siguientes datos sobre las mercaderías objeto del transporte:</p> <p>a) sus dimensiones, el número o el peso y el coeficiente de estiba;</p> <p>b) las marcas necesarias para su identificación;</p> <p>c) su naturaleza, características y propiedades;</p> <p>d) las instrucciones relativas a los reglamentos de aduana o administrativos que se apliquen a las mercaderías; y</p> <p>e) los demás datos necesarios que deban inscribirse en el documento de transporte.</p> <p>El cargador entregará también al porteador, cuando éste se haga cargo de las mercaderías, todos los documentos que sea preciso adjuntar.</p> <p>3. Si la naturaleza de las mercaderías así lo exige, el cargador, teniendo presente la operación de transporte convenida, embalará las mercaderías de manera que se evite toda pérdida o daño entre el momento en que el porteador las toma a su cargo y el momento de la entrega, y de manera que no causen daños a la</p>	<p>Artículo 10</p> <p>1. El expedidor es responsable de la exactitud de las declaraciones e indicaciones concernientes a la carga inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo o suministradas por él o en su nombre al porteador para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 5.</p> <p>2. El expedidor deberá indemnizar al porteador o a cualquier persona, con respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas proporcionadas por él o en su nombre.</p> <p>3. Con sujeción a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el porteador deberá indemnizar al expedidor, o a cualquier otra persona con respecto de la cual el transportista sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre.</p> <p>3. Con sujeción a las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo, el transportista deberá indemnizar al expedidor de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona con respecto a la cual el</p>	<p>Artículo 10: Responsabilidad por las indicaciones inscritas en los documentos</p> <p>1. El expedidor es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 4.</p> <p>Lo anterior se aplicará también cuando la persona que actúa en nombre del expedidor es también dependiente del transportista.</p> <p>2. El expedidor indemnizará al transportista de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona con respecto a la cual el transportista sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre.</p> <p>3. Con sujeción a las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo, el transportista deberá indemnizar al expedidor de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona con respecto a la cual el</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>importantes para que el cargador pueda cumplir sus obligaciones en virtud del artículo 7.1.</p> <p>7.3 El cargador proporcionará al porteador la información, las instrucciones y los documentos que sean razonablemente necesarios para:</p> <p>a) la manipulación y el transporte de las mercancías, incluidas las precauciones que ha de adoptar el porteador o una parte ejecutante;</p> <p>b) el cumplimiento de las normas, reglamento y otros requisitos de las autoridades en relación con el transporte previsto, con inclusión de documentos, solicitudes y licencias relacionados con las mercancías;</p> <p>c) la recopilación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos, incluidos los datos mencionados en el artículo 8.2.1 b) y c), el nombre de la parte que va a ser identificada como cargador en los datos del contrato, y el nombre del consignatario y de la persona a la orden, a no ser que el cargador pueda suponer razonablemente que el porteador conoce ya esos datos.</p> <p>7.4 La información, las instrucciones y los documentos que el cargador y el porteador</p>	<p>porteador sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y gastos producidos u ocasionados directa o indirectamente por su embarque. Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el conocimiento y con el consentimiento del porteador, llegase a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, podrá de la misma manera ser desembarcada, destruida o transformada en inofensiva por el porteador, sin responsabilidad para éste, si no se trata de averías gruesas en el caso en que proceda declararlas.</p>	<p>b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.</p> <p>3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.</p> <p>4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, 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 5.</p> <p>Artículo 17: Garantías proporcionadas por el cargador</p> <p>1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado</p>	<p>de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte.</p> <p>Artículo 23: Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas</p> <p>1. El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.</p> <p>2. El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:</p> <p>a) El expedidor será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y</p> <p>b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en</p>	<p>manifiestos o ya conocidos por el transportista en el momento en que se hizo cargo de la mercancía y éste no haya hecho las oportunas reservas.</p> <p>Artículo 11</p> <p>1. Con miras al cumplimiento de las formalidades de aduana y de las necesarias antes del momento de la entrega de la mercancía, el remitente deberá adjuntar a la carta de porte, o poner a disposición del transportista, los documentos necesarios y suministrarle todas las informaciones necesarias.</p> <p>2. El transportista no está obligado a examinar si estos documentos e informaciones son exactos o suficientes. El remitente es responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en el caso de culpa por parte del transportista.</p> <p>Artículo 22</p> <p>1. Si el remitente entrega al transportista mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan y le indicará, en su caso, las precauciones a tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, correrá a cargo del remitente o destinatario la carga de la prueba por</p>	<p>transformarlas en inofensivas, según lo requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo que tuviera conocimiento del carácter peligroso de las mercancías cuando las tomó a su cargo.</p> <p>Artículo 13: Carga y descarga de mercancías</p> <p>1. El expedidor y el transportista acordarán quién será responsable de la carga y la descarga de las mercancías. De no existir tal acuerdo, la carga y descarga de los bultos serán responsabilidad del transportista, mientras que en el caso de los vagones completos la carga incumbirá al expedidor y la descarga después de la entrega, al destinatario.</p> <p>2. El expedidor será responsable de todas las consecuencias de los defectos en la carga efectuada por él y deberá, en particular, indemnizar al transportista las pérdidas o daños que sufra a causa de ello. El transportista deberá aportar las pruebas de que la carga fue defectuosa.</p> <p>Artículo 14: Embalaje</p> <p>El expedidor responderá ante el transportista de toda pérdida o daño y de los gastos que se deriven de la falta de embalaje o de su estado defectuoso, a menos que el estado defectuoso fuese evidente o estuviese en conocimiento del transportista en el</p>	<p>embarcación o a otras mercaderías. Con arreglo a lo que se haya acordado para el transporte, el cargador dispondrá asimismo que se proceda al marcado adecuado de conformidad con la reglamentación internacional o nacional aplicable o, si tal reglamentación no existiere, de conformidad con las normas y prácticas generalmente aceptadas en la navegación interior.</p> <p>4. Con sujeción a las obligaciones que recaen en el porteador, el cargador cargará y estibarará las mercaderías y las afianzará de conformidad con la práctica vigente en la navegación interior, a menos que en el contrato de transporte se especifique otra cosa.</p> <p>Artículo 7: Mercaderías peligrosas y contaminantes</p> <p>1. Cuando se deban transportar mercaderías peligrosas o contaminantes, el cargador, antes de hacer entrega de las mercancías y además de los datos mencionados en el párrafo 2 del artículo 6, informará al porteador claramente y por escrito del peligro y los riesgos de contaminación asociados a las mercaderías y de las precauciones que se hayan de adoptar.</p> <p>2. Cuando el transporte de mercaderías peligrosas o contaminantes exija una autorización, el</p>	<p>Artículo 16</p> <p>1. El expedidor estará obligado a suministrar los informes y unir a la carta de porte aéreo los documentos que, con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario, sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de Aduana, Consumos o Policía. El expedidor es responsable ante el porteador de todos los perjuicios que pudieren resultar de la falta, insuficiencia e irregularidad de dichos informes y documentos, salvo en el caso de que la falta sea imputable al porteador o a sus encargados.</p> <p>2. El porteador no está obligado a examinar si dichos informes y documentos son exactos o suficientes.</p>	<p>expedidor sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas por el transportista o en su nombre en el recibo de carga o en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 4.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>se entregan uno a otro en virtud de los artículos 7.2 y 7.3 deben facilitarse oportunamente, y deben ser exactos y completos. 7.5 El cargador y el porteador son responsables cada uno respecto del otro, respecto del consignatario y respecto de la parte controladora por toda pérdida o daño debidos a que una de las partes no haya cumplido sus obligaciones respectivas en virtud de los artículos 7.2, 7.3 y 7.4. 7.6 El cargador es responsable respecto del porteador por toda pérdida, daño o lesión causada por las mercancías y por toda infracción de sus obligaciones en virtud del artículo 7.1, a no ser que el cargador pruebe que dicha pérdida o dicho daño fueron causados por sucesos o por circunstancias que un cargador diligente no puede evitar o cuyas consecuencias un cargador diligente no puede prevenir. 7.7 Si una persona identificada como "cargadora" en los datos del contrato, aunque no sea el cargador según se define en el artículo 1.19, acepta el documento de transporte o el documento electrónico, esa persona a) quedará sujeta a las responsabilidades y las</p>		<p>para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador. 2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión de un conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque. 3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la</p>	<p>inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización. 3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso. 4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.</p>	<p>cualquier otro medio de que el transportista tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías. 2. Las mercancías peligrosas cuya peligrosidad no fuera conocida por el transportista en las condiciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo podrán, en cualquier momento y lugar, ser descargadas, destruidas o convertidas en inofensivas por el transportista y ello sin indemnización alguna; el remitente será, además, responsable de todos los gastos y daños que resulten de su entrega para transporte o con ocasión de su transporte.</p>	<p>momento en que tomó a su cargo las mercancías y no haya expresado ninguna reserva al respecto.</p>	<p>cargador entregará los documentos necesarios a más tardar cuando haga entrega de las mercaderías. 3. Cuando no sea posible continuar el transporte, o proceder a la descarga o entrega de mercaderías peligrosas o contaminantes debido a la falta de una autorización administrativa, el cargador reembolsará los gastos que deba efectuar el porteador para el regreso de las mercaderías al puerto de carga o a un lugar más cercano, donde puedan descargarse y entregarse o eliminarse. 4. En caso de peligro inmediato para la vida, los bienes o el medio ambiente, el porteador tendrá derecho a descargar las mercaderías, transformarlas en inofensivas o, si tal medida no es desproporcionada al peligro que presentan, destruir las, aun cuando, antes de hacerse cargo de ellas, haya sido informado o haya tenido conocimiento por otros medios del carácter peligroso o de los riesgos de contaminación inherentes a las mercaderías. 5. Cuando el porteador tenga derecho a adoptar las medidas mencionadas en los párrafos 3 ó 4 anteriores, podrá reclamar indemnización por los daños sufridos. <i>Artículo 8:</i></p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>obligaciones impuestas al cargador en virtud del presente capítulo y en virtud del artículo 11.5, y b) tendrá derecho a disfrutar de los derechos y de las inmunidades del cargador estipulados en el presente capítulo y en el capítulo 13.</p> <p>7.8 El cargador es responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la cual ha delegado la ejecución de cualquiera de sus responsabilidades con arreglo al presente capítulo, con inclusión de sus subcontratistas, empleados, agentes, y cualquier otra persona que obre, directa o indirectamente, por petición suya, o bajo su supervisión o control, como si dichos actos u omisiones fueran los suyos propios. La responsabilidad recae en el cargador con arreglo a la presente disposición únicamente cuando los actos u omisiones de la persona de que se trate estén dentro del ámbito del contrato o empleo de dicha persona o de su representación.</p>		<p>reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.</p> <p>4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.</p>				<p>Responsabilidad del cargador</p> <p>1. El cargador será responsable, aun cuando no se le pueda imputar falta alguna, de todos los daños sufridos y los gastos efectuados por el porteador o el porteador efectivo en razón de que:</p> <p>a) los detalles o la información mencionados en el párrafo 2 del artículo 6, o en el párrafo 1 del artículo 7, se han omitido o son inexactos o incompletos;</p> <p>b) las mercaderías peligrosas o contaminantes no están marcadas o etiquetadas de conformidad con la reglamentación internacional o nacional aplicable o, si tal reglamentación no existiere, de conformidad con las normas y prácticas generalmente aceptadas en la navegación interior;</p> <p>c) los documentos que se han de adjuntar no se han entregado o son inexactos o incompletos.</p> <p>El porteador no podrá hacer valer la responsabilidad del cargador si se demuestra que la falta es atribuible al porteador mismo o a empleados o representantes suyos. Lo mismo se aplica al porteador efectivo.</p> <p>2. El cargador será responsable de los actos y omisiones de las personas a cuyos servicios recurra para ejecutar las tareas y cumplir las obligaciones</p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
						<p>mencionadas en los artículos 6 y 7, cuando tales personas actúen en el ejercicio de sus funciones, tal como si esos actos u omisiones fueran los suyos propios.</p> <p>Artículo 9: Rescisión del contrato de transporte por el porteador</p> <p>1. El porteador podrá rescindir el contrato de transporte si el cargador no ha cumplido las obligaciones que se estipulan en el párrafo 2 del artículo 6 o en los párrafos 1 y 2 del artículo 7.</p> <p>2. Si el porteador hace uso de su derecho de rescisión, podrá descargar las mercaderías a expensas del cargador y tendrá la posibilidad de reclamar el pago de cualquiera de las cantidades siguientes:</p> <p>a) un tercio del flete acordado; o</p> <p>b) además de los gastos de sobreestadia, una indemnización equivalente a la suma de los gastos efectuados y la pérdida sufrida, así como, si el viaje ya ha comenzado, una proporción del flete por la parte del viaje ya realizada.</p>		

CAPÍTULO 8 - DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

8.1. EMISIÓN DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE O DEL DOCUMENTO ELECTRÓNICO

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>8. Documentos de transporte y documentos electrónicos</p> <p>8.1 Emisión del documento de transporte o del documento electrónico</p> <p>Al entregar las mercancías a un porteador o a una parte ejecutante</p> <p>i) el consignador tiene derecho a obtener un documento de transporte o, si el porteador está de acuerdo, un documento electrónico que pruebe que el porteador o la parte ejecutante han recibido las mercancías;</p> <p>ii) el cargador o, si el cargador se lo indica así al porteador, la persona mencionada en el artículo 7.7, tiene derecho a obtener del porteador un documento de transporte negociable apropiado, a no ser que el cargador y el porteador, expresa o implícitamente, hayan convenido en no utilizar un documento de transporte negociable, o que la costumbre, el uso o la práctica del comercio sea no utilizar dicho documento. Si con arreglo al artículo 2.1 el porteador y el cargador han convenido en utilizar un documento electrónico, el cargador tiene derecho a obtener del porteador un documento electrónico</p>	<p>Artículo 3</p> <p>3 Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el Capitán o agente del porteador deberán, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese entre otras cosas:</p> <p>a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.</p> <p>b) O el número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador.</p> <p>c) El estado y la condición aparentes de las mercancías.</p> <p>Sin embargo, ningún porteador, Capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso, cuando tenga razón fundada para suponer que</p>	<p>Artículo 14: Emisión del conocimiento de embarque</p> <p>1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.</p> <p>2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.</p> <p>3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.</p> <p>Artículo 15: Contenido del documento de embarque</p> <p>2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las</p>	<p>Artículo 5: Emisión del documento de transporte multimodal</p> <p>1. El operador de transporte multimodal, cuando tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.</p> <p>2. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.</p> <p>3. La firma en el documento de transporte multimodal podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal.</p> <p>4. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que según se indica en el artículo 8 han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo</p>	<p>Artículo 4</p> <p>La carta de porte es documento fehaciente de la existencia de un contrato del transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Convenio.</p> <p>Artículo 5</p> <p>1. La "Carta de Porte" se expedirá en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista. Dichas firmas podrán ir impresas o ser substituidas por los sellos del remitente y del transportista en el caso de que ello esté permitido por la legislación del Estado en que se haya expedido la "carta de porte". El primer ejemplar será enviado al remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero será retenido por el transportista.</p> <p>2. Cuando la mercancía a transportar deba ser cargada en vehículos diferentes, o cuando se trate de diferentes clases de mercancías o de lotes distintos, el remitente o el transportista tienen derecho a exigir la expedición de tantas cartas de porte como vehículos, clases o lotes de mercancías hayan de ser utilizados.</p>	<p>Artículo 6: Contrato de transporte</p> <p>2. El contrato de transporte ha de confirmarse con una carta de porte que se ajuste a un modelo uniforme. Sin embargo, la falta, irregularidad o pérdida de la carta de porte no afectará a la existencia o validez del contrato, que seguirá sujeto a las presentes Reglas Uniformes.</p> <p>3. La carta de porte será firmada por el expedidor y el transportista. La firma podrá substituirse por un sello, una indicación de máquina contable o cualquier otra indicación adecuada.</p> <p>4. El transportista debe certificar la toma de carga de las mercancías en el duplicado de la carta de porte por un medio adecuado y devolver el duplicado al expedidor.</p> <p>5. La carta de porte no tendrá valor como conocimiento de embarque.</p> <p>6. Deberá expedirse una carta de porte para cada remesa. A menos que el expedidor y el transportista acuerden otra cosa, una carta de porte no podrá referirse a más de un vagón completo.</p> <p>7. En el caso de los transportes que entren en el territorio aduanero de la Comunidad Europea o el territorio en que se aplica el régimen común</p>	<p>Artículo 11: Naturaleza y contenido</p> <p>1. Para cada transporte que se rija por la presente Convención, el porteador expedirá un documento de transporte; sólo expedirá un conocimiento de embarque si el cargador lo solicita y si se convino en ello antes de que las mercaderías se cargaran o antes de que fueran tomadas a cargo para el transporte. La falta de un documento de transporte o el hecho de que esté incompleto no afectarán a la validez del contrato de transporte.</p> <p>2. El original del documento de transporte debe llevar la firma del porteador, el capitán del buque o una persona autorizada por el porteador. El porteador puede pedir al cargador que refrende el original o una copia. La firma puede ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si la legislación del Estado en que se expide el documento de transporte no lo prohíbe.</p>	<p>Artículo 5</p> <p>1. En el transporte de carga se expedirá una carta de porte aéreo.</p> <p>2. Cualquier otro medio en que quede constancia del transporte que deba efectuarse podrá, con el consentimiento del expedidor, substituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se utilizasen otros medios, el porteador entregará al expedidor, si así lo solicitara este último, un recibo de carga que permita la identificación del envío y el acceso a la información de la que quedó constancia conservada por esos medios.</p> <p>3. La imposibilidad de utilizar, en puntos de tránsito y destino, los otros medios que conservan la constancia del transporte mencionados en el párrafo 2 de este artículo, no conferirá al porteador el derecho de negarse a aceptar la carga para el transporte.</p> <p>Artículo 6</p> <p>1. La carta de porte aéreo será emitida por el expedidor en tres ejemplares originales.</p> <p>2. El primer ejemplar llevará la indicación "para el porteador"; será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación "para el destinatario"; será firmado por el expedidor y el porteador.</p>	<p>Artículo 4: Carga</p> <p>1. En el transporte de carga, se expedirá una carta de porte aéreo.</p> <p>2. Cualquier otro medio en que quede constancia del transporte que deba efectuarse podrá substituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se utilizasen otros medios, el transportista entregará al expedidor, si así lo solicitara este último, un recibo de carga que permita la identificación del envío y el acceso a la información de la que quedó constancia conservada por esos medios.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>negociable a no ser que hayan convenido en no utilizar un documento electrónico negociable o que la costumbre, el uso o la práctica del comercio sea no utilizarlo.</p> <p>8.2 Datos del contrato</p> <p>8.2.3 Firma</p> <p>a) Un documento de transporte estará firmado por el porteador o una persona que el porteador haya autorizado para ello.</p> <p>b) Un documento electrónico estará autenticado por la firma electrónica del porteador o de una persona que el porteador haya autorizado para ello. A efectos de la presente disposición, por firma electrónica se entenderá datos en forma electrónica incluidos en el documento electrónico, o de lo contrario asociados lógicamente con él, que se utilicen para identificar al firmante en relación con el documento electrónico y para indicar la autorización del porteador respecto del documento electrónico.</p>	<p>no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.</p> <p>7. Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen al cargador, el porteador, el Capitán o el agente del porteador, si el cargador lo solicita, una estampilla que diga "Embarcado": con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que dé derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del conocimiento provisto de la estampilla "Embarcado". El porteador, el Capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o de los buques en los que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o las fechas de embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado, a los efectos de este artículo, si reúne las menciones del artículo 3, párrafo tercero, como si fuese un conocimiento con la estampilla "Embarcado".</p>	<p>mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado".</p> <p>3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.</p> <p>Artículo 18: Documentos distintos del conocimiento de embarque</p> <p>Cuando el porteador</p>	<p>su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal.</p>		<p>de tránsito, cada remesa deberá ir acompañada de una carta de porte que cumpla los requisitos del artículo 7.</p> <p>8. Las asociaciones internacionales de transportistas establecerán modelos uniformes de la carta de porte de consuno con las asociaciones internacionales de usuarios y los órganos competentes en cuestiones aduaneras en los Estados Miembros, así como con toda organización intergubernamental de integración económica regional que tenga competencia para adoptar su propia legislación aduanera.</p> <p>9. La carta de porte y su duplicado podrán expedirse en forma de registro de datos electrónicos que pueda transformarse en símbolos de escritura legibles. El procedimiento utilizado para el registro y el tratamiento de los datos deberá ser equivalente desde el punto de vista funcional, en particular en lo que respecta al valor probatorio de la carta de porte que esos datos representen.</p>		<p>El tercer ejemplar será firmado por el porteador y remitido por éste al expedidor, previa aceptación de la mercancía.</p> <p>3. La firma del porteador y la del expedidor podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.</p> <p>4. Si, a petición del expedidor, el porteador extiende la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que ha actuado en nombre del expedidor.</p> <p>Artículo 7</p> <p>Cuando haya más de un bulto:</p> <p>a) El porteador de la carga tendrá derecho a pedir al expedidor que extienda cartas de porte aéreo separadas;</p> <p>b) El expedidor tendrá derecho a pedir al porteador que entregue recibos de carga separados cuando se utilicen los otros medios previstos en el párrafo 2 del artículo 5.</p>	

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.						

8.2. DATOS DEL CONTRATO

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
8.2 Datos del contrato 8.2.1 Los datos del contrato que figuran en el documento o documento electrónico mencionado en el artículo 8.1 tienen que incluir: a) una descripción de las mercancías; b) las marcas de identificación necesarias para identificar las mercancías como mercancías proporcionadas por el cargador antes de que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías; c) i) el número de bultos, el número de piezas, o la cantidad, y ii) el peso que ha comunicado el cargador antes de que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías; d) una declaración de que las mercancías están en buen orden y	Artículo 3 3. Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el Capitán o agente del porteador deberán, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese entre otras cosas: a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje. b) O el número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según	Artículo 15: Contenido del documento de embarque 1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes: a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador; b) El estado aparente de las mercancías; c) El nombre y el establecimiento principal del porteador; d) El nombre del cargador; e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;	Artículo 8: Contenido del documento de transporte multimodal 1. En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes: a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor; b) El estado aparente de las mercancías; c) El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal; d) El nombre del expedidor; e) El nombre del consignatario, si ha sido	Artículo 6 1. La carta de porte debe contener los términos siguientes: a) Lugar y fecha de su redacción. b) Nombre y domicilio del remitente. c) Nombre y domicilio del transportista. d) Lugar y fecha en que se hace cargo de la mercancía y el lugar previsto para la entrega. e) Nombre y domicilio del destinatario. f) Denominación de la naturaleza de la mercancía y del modo de embalaje, así como denominación normal de la mercancía si ésta es peligrosa. g) Número de paquetes, sus marcas particulares y sus números. h) Cantidad de mercancía, expresada en peso bruto o de otra manera. i) Gastos de transporte (precio del mismo, gastos accesorios, derechos de	Artículo 7: Contenido de la carta de porte 1. La carta de porte deberá incluir los siguientes datos: a) el lugar y el día en que se expidió; b) el nombre y la dirección del expedidor; c) el nombre y la dirección del transportista que ha celebrado el contrato de transporte; d) el nombre y la dirección de la persona a la que se entregaron efectivamente las mercancías, si no es el transportista mencionado en la letra c; e) el lugar y el día de la toma de carga de las mercancías; f) el lugar de entrega; g) el nombre y dirección del destinatario; h) la descripción de la naturaleza de las mercancías y el método de embalaje y, si se trata de mercancías peligrosas, la descripción que figura en el Reglamento sobre el	Artículo 11: Naturaleza y contenido 5. El documento de transporte, además del encabezamiento, contendrá los siguientes datos: a) El nombre, la dirección, la sede o el lugar de residencia del porteador y del cargador; b) El consignatario de las mercaderías; c) El nombre o número del buque en el que se hayan cargado las mercaderías, o los datos del documento de transporte que indiquen que las mercaderías han sido tomadas a cargo por el porteador pero no cargadas aún en el buque; d) El puerto de carga o el lugar de la toma de carga de las mercaderías y el puerto de descarga o el lugar de entrega; e) El nombre habitual del tipo de mercaderías y su método de embalaje y, en el caso de mercaderías peligrosas o	Artículo 8 La carta de porte aéreo y el recibo de carga deberán contener: a) la indicación de los puntos de partida y destino; b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas; y c) la indicación del peso del envío. Artículo 9 El incumplimiento de las disposiciones de los artículos 5 a 8 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a los límites de responsabilidad.	Artículo 5: Contenido de la carta de porte aéreo o del recibo de carga La carta de porte aéreo o el recibo de carga deberán incluir: a) la indicación de los puntos de partida y destino; b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas; y c) la indicación del peso del envío.

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>estado aparentes en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibe para transportarlas; e) el nombre y la dirección del porteador; y f) la fecha: i) en que el porteador o una parte ejecutante recibieron las mercancías, o ii) en la cual las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o iii) en que el documento de transporte o el documento electrónico han sido expedidos.</p> <p>8.2.2 Las palabras “buen orden y estado aparentes” de las mercancías del artículo 8.2.1 se refieren al orden y buen estado de las mercancías sobre la base de</p> <p>a) una inspección externa razonable de las mercancías según estén embaladas en el momento en que el cargador se las entrega al porteador o a una parte ejecutante, y b) cualquier inspección adicional que el porteador o una parte ejecutante realice efectivamente antes de expedir el documento de transporte o el documento electrónico.</p> <p>8.2.3 Firma</p> <p>a) Un documento de transporte estará firmado por el porteador o una persona que el porteador haya</p>	<p>los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador. c) El estado y la condición aparentes de las mercancías. Sin embargo, ningún porteador, Capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso, cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.</p>	<p>f) El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto; g) El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo; h) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno; i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque; j) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre; k) El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario; l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23; m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta; n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.</p>	<p>comunicado por el expedidor; f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia; g) El lugar de entrega de las mercancías; h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes; i) Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable; j) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal; k) La firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él; l) El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario; m) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal; n) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28; o) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en</p>	<p>aduana y otros gastos que sobrevengan desde la conclusión del contrato hasta el momento de entrega). j) Instrucciones exigidas por las formalidades de aduana y otras. k) Indicación de que el transporte está sometido, aunque se haya estipulado lo contrario, al régimen establecido por el presente Convenio. 2. En su caso, la carta de porte debe contener además las indicaciones siguientes: a) Mención expresa de prohibición de transbordo. b) Gastos que el remitente toma a su cargo. c) Suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía. d) Valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega. e) Instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de las mercancías. f) Plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado. g) Lista de documentos entregados al transportista. 3. Las partes del contrato pueden añadir en la carta de porte cualquier otra indicación que juzguen conveniente.</p>	<p>transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID); i) el número de bultos y las marcas especiales y números especiales para identificar las remesas en detalle; j) el número del vagón en el caso del transporte de vagones completos; k) el número del vehículo ferroviario que circula sobre sus propias ruedas, si se entrega para el transporte como mercancía; l) además, en el caso de las unidades de transporte intermodal, la categoría, el número u otras características necesarias para su identificación; m) el peso bruto o la cantidad de las mercancías expresada de otra manera; n) la enumeración detallada de los documentos exigidos por las Aduanas y demás autoridades administrativas que acompañen a la carta de porte o que se mantengan a disposición del transportista en las oficinas de una autoridad debidamente designada o un órgano designado en el contrato; o) los costos relacionados con el transporte (el precio del transporte, los gastos accesorios, los derechos de aduana y demás gastos que se originen desde la concertación del contrato hasta la entrega), en la medida en que hayan de ser pagados por el destinatario o cualquier</p>	<p>contaminantes, su nombre según los requisitos en vigor o, de lo contrario, su denominación general; f) Las dimensiones, el número o el peso, así como las marcas de identificación de las mercaderías cargadas a bordo o tomadas a cargo para los fines del transporte; g) La declaración, si se aplica, de que las mercaderías deberán o podrán transportarse en cubierta o a bordo de embarcaciones abiertas; h) Las disposiciones acordadas en relación con el flete; i) Para las cartas de porte, la especificación de si se trata de un original o de una copia; para los conocimientos de embarque, el número de originales; j) El lugar y la fecha de emisión. La falta de uno o más de los datos mencionados en este párrafo no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte en el sentido del párrafo 6 del artículo 1 de la presente Convención.</p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>autorizado para ello. b) Un documento electrónico estará autenticado por la firma electrónica del porteador o de una persona que el porteador haya autorizado para ello. A efectos de la presente disposición, por firma electrónica se entenderá datos en forma electrónica incluidos en el documento electrónico, o de lo contrario asociados lógicamente con él, que se utilicen para identificar al firmante en relación con el documento electrónico y para indicar la autorización del porteador respecto del documento electrónico. <i>8.2.4 Omisiones del contenido requerido en los datos de contrato</i> La ausencia de uno o más de los datos del contrato mencionados en el artículo 8.2.1, o la inexactitud de uno o más de dichos datos, no afecta de por sí al carácter o validez jurídicos del documento de transporte o del documento electrónico.</p>			<p>el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal. 2. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del artículo 1.</p>		<p>otra indicación de que los gastos han de ser pagados por el destinatario; p) una declaración que indique que el transporte está sujeto, aunque se estipule lo contrario, a las presentes Reglas Uniformes. 2. Cuando proceda, la carta de porte deberá contener además los siguientes datos: a) en el caso del transporte por transportistas sucesivos, el transportista que deba hacer entrega de las mercancías, si éste ha consentido en que se inscriba esa indicación en la carta de porte; b) los costos que el expedidor se comprometa a pagar; c) la cuantía del pago contra entrega; d) la declaración del valor de las mercancías y la cantidad que represente el valor especial en la entrega; e) el período de entrega acordado; f) la ruta acordada; g) una lista de los documentos no mencionados en el § 1, letra n) entregados al transportista; h) las indicaciones dadas por el expedidor acerca del número y la descripción de los precintos que ha puesto en el vagón. 3. Las partes en el contrato podrán hacer constar en la carta de porte cualquier otro dato que estimen conveniente.</p>			

8.3. LIMITACIONES RELATIVAS A LA DESCRIPCIÓN DE LAS MERCANCÍAS EN LOS DATOS DEL CONTRATO

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>8.3 Limitaciones relativas a la descripción de las mercancías en los datos del contrato</p> <p>8.3.1 En las circunstancias que se indican a continuación, el porteador, si obra de buena fe cuando emite un documento de transporte o un documento electrónico, puede precisar la información mencionada en los artículos 8.2.1 b) u 8.2.1 c) con una cláusula apropiada que indique que el porteador no asume la responsabilidad por la exactitud de la información facilitada por el cargador:</p> <p>a) En el caso de las mercancías no transportadas en contenedores</p> <p>i) si el porteador puede demostrar que carecía de medios razonables para verificar la información facilitada por el cargador, puede incluir una cláusula apropiada limitativa en los datos del contrato, o</p> <p>ii) si el porteador estima razonablemente que la información facilitada por el cargador es inexacta, puede incluir una cláusula que indique lo que considera que es una información razonablemente exacta.</p> <p>b) En el caso de las mercancías entregadas al porteador en un contenedor cerrado, el</p>	<p>Artículo 3</p> <p>Sin embargo, ningún porteador, Capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso, cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.</p> <p>4. Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías, en la forma en que aparezcan descritas conformes al párrafo tercero, a), b) y c). Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe.</p>	<p>Artículo 16: Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio</p> <p>1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.</p> <p>2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de</p>	<p>Artículo 9: Reservas en el documento de transporte multimodal</p> <p>1. Si el documento de transporte multimodal contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.</p> <p>2. Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.</p>	<p>Artículo 8</p> <p>1. En el momento de hacerse cargo de la mercancía, el transportista está obligado a revisar:</p> <p>a) La exactitud de los datos de la carta de porte relativos al número de paquetes, así como de sus marcas y números.</p> <p>b) El estado aparente de la mercancía y de su embalaje.</p> <p>2. Si el transportista no tiene medios razonables para verificar la exactitud de los datos mencionados en el párrafo 1 a) de este mismo artículo, anotará en la carta de porte sus reservas, las cuales deben ser motivadas. Asimismo debe expresar los motivos de las reservas que haga respecto al estado aparente de la mercancía y de su embalaje. Estas reservas no comprometen al remitente si éste no las ha aceptado expresamente en la carta de porte.</p> <p>3. El remitente tiene derecho a exigir la verificación por el transportista del peso bruto o de la cantidad expresada de otra manera de la mercancía. Puede también exigir la verificación del contenido de los paquetes, pudiendo el transportista, a su vez, reclamar el pago de los gastos de verificación. El resultado de las verificaciones se consignará en la carta de porte.</p>	<p>Artículo 11: Examen</p> <p>1. El transportista tendrá derecho a examinar en cualquier momento si las condiciones de transporte se han cumplido y si el envío corresponde a los enunciados inscritos por el expedidor en la carta de porte. Si el examen se refiere al contenido del envío, se realizará en lo posible en presencia del derechohabiente; cuando ello no sea posible, el transportista exigirá la presencia de dos testigos independientes, a menos que las leyes y prescripciones del Estado en que se realiza el examen dispongan otra cosa.</p> <p>2. Si el envío no corresponde a los enunciados hechos en la carta de porte o si no se han cumplido las disposiciones relativas al transporte de mercancías aceptadas con ciertas condiciones, el resultado del examen deberá indicarse en el ejemplar de la carta de porte que acompañe a las mercancías, así como en el duplicado de la carta de porte, si aún obra en poder del transportista. En este caso, los costos del examen se imputarán a las mercancías, si no se han pagado inmediatamente.</p> <p>3. Cuando el expedidor cargue las mercancías, tendrá derecho a pedir al transportista que examine el estado de las mercancías y del</p>	<p>Artículo 11: Naturaleza y contenido</p> <p>3. El documento de transporte establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la concertación y el contenido del contrato de transporte y de la toma de carga de las mercaderías por el porteador. En particular, constituirá la base para la presunción de que las mercaderías han sido tomadas a cargo por el porteador tal como se describen en el documento de transporte.</p> <p>4. Cuando el documento de transporte sea un conocimiento de embarque, determinará por sí solo las relaciones entre el porteador y el consignatario. Las condiciones del contrato de transporte seguirán determinando las relaciones entre el porteador y el cargador.</p> <p>Artículo 12: Reservas en los documentos de transporte</p> <p>1. El porteador tiene derecho a inscribir en el documento de transporte reservas en relación con:</p> <p>a) Las dimensiones, el número o el peso de las mercaderías, si tiene motivos para sospechar que los datos facilitados por el cargador son inexactos o si no dispone de un medio adecuado para verificar tales datos, especialmente porque las mercaderías no se han contado, medido ni pesado en su presencia, o porque, sin un acuerdo</p>	<p>Artículo 11</p> <p>1. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de carga constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la aceptación de la carga y de las condiciones de transporte que contengan.</p> <p>2. Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, las dimensiones y el embalaje de la carga, así como al número de bultos, constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados; las indicaciones relativas a la cantidad, el volumen y el estado de la carga no constituyen prueba contra el porteador, salvo cuando éste las haya comprobado en presencia del expedidor y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.</p>	<p>Artículo 11: Valor probatorio de los documentos</p> <p>1. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de carga constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la aceptación de la carga y de las condiciones de transporte que contengan.</p> <p>2. Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, las dimensiones y el embalaje de la carga, así como al número de bultos, constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados; las indicaciones relativas a la cantidad, el volumen y el estado de la carga no constituyen prueba contra el transportista, salvo cuando éste las haya comprobado en presencia del expedidor y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>porteador podrá incluir una cláusula limitativa apropiada en los datos del contrato respecto:</p> <p>i) de las marcas de identificación en las mercancías que van en el interior del contenedor, o</p> <p>ii) del número de bultos, el número de piezas, o la cantidad de mercancías que van en el interior del contenedor, a menos que el porteador o una parte ejecutante inspeccione efectivamente las mercancías que van dentro del contenedor u obtenga de otra forma un conocimiento efectivo de lo que contiene el contenedor.</p> <p>c) En el caso de las mercancías entregadas al porteador o a una parte ejecutante en un contenedor cerrado, el porteador podrá limitar el alcance de toda declaración del peso de las mercancías o del peso de un contenedor y su contenido mediante una declaración explícita de que el porteador no ha pesado el contenedor</p> <p>i) si el porteador puede mostrar que ni el porteador ni una parte ejecutante han pesado el contenedor, y</p> <p>ii) si el porteador y el cargador no han convenido antes del transporte en que el contenedor debía pesarse y en que el peso debía figurar entre los datos del contrato.</p>		<p>embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.</p> <p>3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:</p> <p>a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y</p> <p>b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.</p> <p>4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá</p>		<p>Artículo 9</p> <p>1. La carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista.</p> <p>2. En ausencia de anotación en la carta de porte de las reservas motivadas del transportista, se presumirá que la mercancía y su embalaje estarán en buen estado aparente en el momento en que el transportista se hizo cargo de la mercancía, y que el número de los paquetes, así como sus marcas y números, estarán conformes a los mencionados en la carta de porte.</p>	<p>embalaje, así como la exactitud de las indicaciones de la carta de porte en cuanto al número de bultos, sus marcas y números, y al peso bruto de las mercancías o a su cantidad expresada de otra manera. El transportista estará obligado a proceder al examen sólo si dispone de medios apropiados para realizarlo. El transportista podrá exigir el pago de los costos del examen. El resultado del examen se consignará en la carta de porte.</p> <p>Artículo 12: Valor probatorio de la carta de porte</p> <p>1. La carta de porte establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la concertación y las condiciones del contrato de transporte y de la toma de carga de las mercancías por el transportista.</p> <p>2. Si el transportista ha cargado las mercancías, la carta de porte establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, del estado de las mercancías y de su embalaje según se indica en la carta de porte o, de no existir tal indicación, de su aparente buen estado en el momento en que el transportista se hizo cargo de ellas y de la exactitud de las indicaciones consignadas en la carta de porte acerca del número de bultos, sus marcas y números, así como del peso bruto de las</p>	<p>explícito en ese sentido, las dimensiones o el peso se han determinado por medición del calado;</p> <p>b) Marcas de identificación que no se han puesto de manera clara y duradera sobre las mercaderías mismas o, si están embaladas, sobre los recipientes o el embalaje;</p> <p>c) El estado aparente de las mercaderías.</p> <p>2. Si el porteador no observa el estado aparente de las mercaderías o no formula reservas a ese respecto, se considerará que ha consignado, en el documento de transporte, que las mercaderías estaban en un buen estado aparente.</p> <p>3. Si, de conformidad con los datos indicados en el documento de transporte, otras personas, que no sean el porteador, sus empleados o sus representantes, colocan las mercaderías en un contenedor o en las bodegas del buque y las precintan, y si ni el contenedor ni los precintos han sufrido daños o rupturas cuando llegan al puerto de descarga o al lugar de entrega, se presumirá que la pérdida o el daño de las mercaderías no tuvo lugar durante el transporte.</p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>8.3.2 <i>Medios razonables de verificación</i> A los efectos del artículo 8.3.1: a) Un “medio razonable de verificación” tiene que ser no solamente practicable físicamente sino también razonable comercialmente; b) Un porteador “obra de buena fe” cuando expide un documento de transporte o un documento electrónico si i) el porteador no tiene conocimiento efectivo de que ninguna declaración material en el documento de transporte o en el documento electrónico sea materialmente falsa o induzca en error, y ii) el porteador no ha dejado intencionadamente de determinar si una declaración material en el documento de transporte o en el documento electrónico es materialmente falsa o induce en error porque estima que la declaración será probablemente falsa o inducirá en error. c) La carga de la prueba, si un porteador ha obrado de buena fe al emitir un documento de transporte o un documento electrónico, recae en la parte que alega que el porteador no ha obrado de buena fe. 8.3.3 <i>Prueba concluyente y prueba semiconcluyente</i></p>		<p>la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.</p>			<p>mercancías o de su cantidad expresada de otra manera. 3. Si el expedidor ha cargado las mercancías, la carta de porte establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, del estado de las mercancías y de su embalaje según se indica en la carta de porte o, de no existir tal indicación, de su aparente buen estado y de la exactitud de las declaraciones mencionadas en el § 2 únicamente en caso de que el transportista las haya examinado y haya inscrito en la carta de porte el resultado de su examen con recuentos. 4. Sin embargo, la carta de porte no establecerá la presunción de prueba si contiene una reserva fundamentada. Un motivo para formular una reserva podría ser que el transportista no disponga de los medios apropiados para examinar si el envío corresponde a las indicaciones inscritas en la carta de porte.</p>			

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>A reserva de lo que se disponga en el artículo 8.3.4, un documento de transporte o un documento electrónico que prueba la recepción de las mercancías es</p> <p>a) prueba semiconcluyente de que el porteador ha recibido las mercancías según se describían en los datos del contrato;</p> <p>b) prueba concluyente de que el porteador ha recibido las mercancías según se describían en los datos del contrato [i] si un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable ha sido transferido a una tercera parte obrando de buena fe [o ii) si una persona obrando de buena fe ha concedido valor o ha modificado de otra forma su posición confiando en la descripción de las mercancías en los datos del contrato].</p> <p><i>8.3.4 Efecto en las cláusulas de limitación</i></p> <p>Si los datos del contrato incluyen una cláusula de limitación que cumple los requisitos estipulados en el artículo 8.3.1, entonces el documento de transporte no constituirá una prueba semiconcluyente o una prueba concluyente con arreglo al artículo 8.3.3 en la medida en que la descripción de las mercancías está subordinada a una cláusula de limitación.</p>								

8.4. DEFICIENCIAS EN LOS DATOS DEL CONTRATO

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>8.4 Deficiencias en los datos del contrato</p> <p>8.4.1 Fecha</p> <p>Si los datos del contrato incluyen la fecha pero no indican debidamente su significado, entonces se considerará que la fecha es:</p> <p>a) si los datos del contrato indican que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque, la fecha en la que todas las mercancías indicadas en el documento de transporte o en el documento electrónico quedaron cargadas a bordo del buque; o</p> <p>b) si los datos del contrato no indican que las mercancías se cargaron a bordo de un buque, la fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibieron las mercancías.</p> <p>[8.4.2. Falta de identificación del porteador</p> <p>Si los datos del contrato no identifican al porteador pero indican que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque determinado, entonces se presumirá que el propietario registrado del buque es el porteador. El propietario registrado puede impugnar esa presunción si prueba que el buque se hallaba bajo contrato con un</p>		<p>Artículo 15: Contenido del documento de embarque</p> <p>3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.</p>	<p>Artículo 8: Contenido del documento de transporte multimodal</p> <p>2. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del artículo 1.</p>	<p>Artículo 4</p> <p>La carta de porte es documento fehaciente de la existencia de un contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Convenio.</p>	<p>Artículo 6: Contrato de transporte</p> <p>2. El contrato de transporte ha de confirmarse con una carta de porte que se ajuste a un modelo uniforme. Sin embargo, la falta, irregularidad o pérdida de la carta de porte no afectará a la existencia o validez del contrato, que seguirá sujeto a las presentes Reglas Uniformes.</p>	<p>Artículo 11: Naturaleza y contenido</p> <p>1. Para cada transporte que se rija por la presente Convención, el porteador expedirá un documento de transporte; sólo expedirá un conocimiento de embarque si el cargador lo solicita y si se convino en ello antes de que las mercaderías se cargaran o antes de que fueran tomadas a cargo para el transporte. La falta de un documento de transporte o el hecho de que esté incompleto no afectarán a la validez del contrato de transporte.</p>	<p>Artículo 9</p> <p>El incumplimiento de las disposiciones de los artículos 5 a 8 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a los límites de responsabilidad.</p>	<p>Artículo 9: Incumplimiento de los requisitos para los documentos</p> <p>El incumplimiento de las disposiciones de los Artículos 4 a 8 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a los límites de responsabilidad</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>fletador sin tripulación en el momento del transporte, lo que transfiere la responsabilidad contractual del transporte de las mercancías a un fletador identificado como fletador sin tripulación. Si el propietario registrado impugna la presunción de que es el porteador en virtud del presente artículo, entonces el fletador sin tripulación en el momento del transporte se presumirá que es el porteador, de la misma forma que el propietario registrado se presume que es el porteador.]</p> <p><i>8.4.3. Orden y estado aparentes</i></p> <p>Si los datos del contrato no indican que las mercancías estaban en buen orden y estado aparentes en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibe del cargador, el documento de transporte o documento electrónico podría considerarse como prueba semiconcluyente o prueba concluyente con arreglo al artículo 8.3.3, según corresponda, de que las mercancías estaban en buen orden y buen estado aparente en el momento en que el cargador se las entregó al porteador o a una parte ejecutante.</p>								

CAPÍTULO 9 - FLETE

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>Artículo 9: Flete</i></p> <p>9.1 a) El flete se devenga cuando se entregan las mercancías al consignatario en el momento y el lugar mencionados en el artículo 4.1.3, a no ser que las partes hayan convenido en que el flete se devengue total o parcialmente en un momento anterior.</p> <p>b) A no ser que se haya convenido en otra cosa, no se devengará flete alguno por las mercancías que se hayan perdido antes de que se devengue el flete por esas mercancías.</p> <p>9.2 a) El flete se abona cuando se haya devengado, a no ser que las partes hayan convenido en que el flete se abona total o parcialmente en un momento anterior o posterior.</p> <p>b) Si subsiguientemente al momento en que el flete se ha devengado las mercancías se pierden, resultan dañadas o por otra razón no se entregan al consignatario de conformidad con las disposiciones del contrato de transporte, el flete sigue siendo pagadero independientemente de la causa de dicha pérdida, dicho daño o dicha falta de entrega.</p> <p>c) A no ser que se convenga en otra cosa, el pago del flete no</p>		<p><i>Artículo 16: Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio</i></p> <p>4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.</p>			<p><i>Artículo 10: Pago de los gastos</i></p> <p>1. A menos que el expedidor y el transportista acuerden otra cosa, los gastos (el precio del transporte, los gastos accesorios, los derechos de aduana y demás gastos que se originen desde la concertación del contrato hasta la entrega) correrán a cargo del expedidor.</p> <p>2. Cuando en virtud de un acuerdo entre el expedidor y el transportista los gastos deban ser pagados por el destinatario y éste no haya tomado posesión de la carta de porte ni hecho valer sus derechos de conformidad con el artículo 17 § 3, ni haya modificado el contrato con arreglo al artículo 18, el pago de los gastos seguirá estando a cargo del expedidor.</p>			

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>puede ser objeto de indemnización, deducción o descuento so pretexto de reconversión del cargador o del consignatario contra el porteador, [cuya responsabilidad a ese respecto o la cuantía de dicha responsabilidad no se haya convenido o establecido todavía].</p> <p>9.3 a) A no ser que se convenga en otra cosa, el cargador es el responsable del flete y otras cargas que se deriven del transporte de las mercancías.</p> <p>b) Si el contrato de transporte estipula que la responsabilidad del cargador o de cualquier otra persona identificada en los datos del contrato como cargadora cesará total o parcialmente a raíz de un suceso determinado o después de un determinado momento, dicha cesación no será válida:</p> <p>i) por lo que se refiere a cualquier responsabilidad que en virtud del capítulo 7 corresponda al cargador o a una persona mencionada en el artículo 7.7; o</p> <p>ii) por lo que se refiere a cualquier cantidad pagadera al porteador con arreglo al contrato de transporte, excepto en la medida en que el porteador posea una seguridad adecuada en virtud del artículo 9.5 o en virtud de otra disposición respecto del</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>pago de dichas cantidades;</p> <p>iii) en la medida en que contradiga las disposiciones del artículo 12.4.</p> <p>9.4 a) Si los datos del contrato que figuren en un documento de transporte o en un documento electrónico contienen la declaración “flete pagado de antemano” o una declaración de naturaleza análoga, entonces ni el tenedor ni el consignatario serán responsables del pago del flete. La presente disposición no se aplica si el tenedor o el consignatario es también el cargador.</p> <p>b) Si los datos del contrato que figuran en un documento de transporte o en un documento electrónico contienen la declaración “flete pagadero” o una declaración de naturaleza análoga, dicha declaración indica al consignatario que puede ser responsable del pago del flete.</p> <p>9.5 a)</p> <p>[Independientemente de cualquier acuerdo que se haya concertado en sentido contrario,] si con arreglo a la legislación nacional aplicable al contrato de transporte el consignatario es responsable de los pagos que se mencionan a continuación, y en la medida en que lo sea, el porteador tiene derecho a retener las mercancías</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>hasta que el pago de</p> <p>i) flete, flete falso, sobreestadia, daños por detención y todos los demás costos reembolsables en que haya incurrido el porteador en relación con las mercancías,</p> <p>ii) todos los daños debidos al porteador en virtud del contrato de transporte,</p> <p>iii) toda contribución por avería gruesa debida al porteador en relación con las mercancías se haya efectuado, o se haya proporcionado una seguridad adecuada de que dicho pago se efectuará.</p> <p>b) Si el pago a que se refiere el apartado a) del presente artículo no se ha efectuado o no se ha efectuado en su totalidad, el porteador tiene derecho a vender las mercancías (según el procedimiento, si lo hubiere, previsto por la legislación nacional aplicable) y a liquidar las cantidades que se le debieran (incluido el costo de dicho recurso) con cargo al producto de dicha venta. Todo lo que quede del producto de dicha venta se pondrá a disposición del consignatario.</p>								

CAPÍTULO 10 - ENTREGA AL CONSIGNATARIO

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>Artículo 10: Entrega al consignatario</i></p> <p>10.1 Cuando las mercancías han llegado a su destino, el consignatario que ejerce cualquiera de sus derechos en virtud del contrato de transporte aceptará la entrega de las mercancías en el momento y el punto mencionados en el artículo 4.1.3. Si el consignatario, infringiendo esa obligación, deja las mercancías en la custodia del porteador o de la parte ejecutante, el porteador o la parte ejecutante actuarán respecto de las mercancías como si fueran agentes del consignatario, pero sin asumir responsabilidad alguna por daño o pérdida de dichas mercancías, a no ser que la pérdida o el daño se deban a un acto u omisión personal del porteador efectuado con la intención de causar dicha pérdida o dicho daño, o sin el debido cuidado, a sabiendas de que se producirá probablemente dicha pérdida o dicho daño.</p> <p>10.2 A petición del porteador o de la parte ejecutante que entregue las mercancías, el consignatario confirmará la entrega de las mercancías por el porteador o la parte ejecutante en la forma</p>				<p><i>Artículo 13</i></p> <p>1. Después de la llegada de la mercancía al lugar establecido para la entrega, el destinatario tiene derecho a pedir que el segundo ejemplar de la carta de porte le sea remitido y que se le entregue la mercancía contra recibo. Si llegara a declararse perdida la mercancía o si ésta no es entregada al término del plazo de que se habla en el artículo 19, el destinatario está autorizado a hacer valer, en nombre propio frente al transportista, los derechos que resulten del contrato de transporte.</p> <p>2. El destinatario que se prevale de los derechos que se le conceden en el párrafo anterior está obligado a hacer efectivos los derechos que resulten de la carta de porte. En caso de impugnación, el transportista no está obligado a efectuar la entrega de la mercancía, a no ser que se preste caución por el destinatario.</p> <p><i>Artículo 14</i></p> <p>1. Si por cualquier motivo la ejecución del contrato resulta irrealizable en las condiciones previstas en la carta de porte antes de la llegada de la mercancía al lugar de entrega, el transportista solicitará instrucciones a la persona que tenga el derecho de disponer de la mercancía</p>	<p><i>Artículo 17: Entrega</i></p> <p>1. El transportista deberá entregar al destinatario, en el lugar previsto para la entrega, la carta de porte y la mercancía contra recibo y contra pago del importe de los créditos a su cargo según el contrato de transporte.</p> <p>2. Estarán asimilados a la entrega al destinatario, cuando se efectúen de conformidad con las prescripciones vigentes en el lugar de destino:</p> <p>a) la entrega de la mercancía a las autoridades de Aduanas o de Consumos en sus locales o almacenes, cuando éstos no se hallen bajo la supervisión del transportista;</p> <p>b) el almacenaje de la mercancía por el transportista, o un comisionista expedidor o un almacén público.</p> <p>3. Después de la llegada de la mercancía al lugar de destino, el destinatario podrá exigir al transportista la entrega de la carta de porte y de la mercancía. Si se comprueba la pérdida de la mercancía o si ésta no llega a la expiración del plazo previsto en el artículo 29 § 1, el destinatario podrá, en su propio nombre y contra el transportista, hacer valer los derechos que resulten en su favor del contrato de transporte.</p> <p>4. El derechohabiente podrá rehusar la aceptación de la</p>	<p><i>Artículo 10: Entrega de las mercaderías</i></p> <p>1. No obstante la obligación que incumbe al cargador con arreglo al párrafo 1 del artículo 6, el consignatario que, tras la llegada de las mercaderías al lugar de entrega pida su entrega, será responsable, de conformidad con el contrato de transporte, del flete y los otros gastos adeudados en relación con las mercaderías, así como de su contribución a cualquier avería gruesa. Si no existe un documento de transporte, o si tal documento no se ha presentado, el consignatario será responsable del flete acordado con el cargador si corresponde a las prácticas del mercado.</p> <p>2. La puesta de las mercaderías a disposición del consignatario de conformidad con el contrato de transporte o con los usos del comercio de que se trate o con los reglamentos aplicables en el puerto de descarga se considerará una entrega. El traspaso impuesto de las mercaderías a una autoridad o a un tercero también se considerará una entrega.</p> <p><i>Artículo 13: Conocimiento de embarque</i></p> <p>1. Los originales del conocimiento de embarque serán documentos de título</p>	<p><i>Artículo 13</i></p> <p>1. Salvo cuando el expedidor haya ejercido su derecho en virtud del artículo 12, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al puerto de destino, a solicitar del porteador que le remita la carta de porte y le entregue la mercancía, contra el pago del importe de los créditos y el cumplimiento de las condiciones de transporte.</p> <p>2. Salvo estipulación en contrario, el porteador deberá avisar al destinatario la llegada de la mercancía.</p> <p>3. Si se reconociere por el porteador que la mercancía ha sufrido extravío o si, a la expiración de un plazo de siete días, a partir del que hubiere debido llegar, la mercancía no hubiere llegado, el destinatario queda autorizado a hacer valer, con relación al porteador, los derechos resultantes del contrato de transporte.</p> <p><i>Artículo 14</i></p> <p>El expedidor y el destinatario podrán hacer valer todos los derechos que les conceden, respectivamente, los artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, ya se trate de su propio interés o del interés de un tercero, a condición de ejecutar la obligación que el contrato impone.</p> <p><i>Artículo 15</i></p>	<p><i>Artículo 13: Entrega de la carga</i></p> <p>1. Salvo cuando el expedidor haya ejercido su derecho en virtud del Artículo 12, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la carga al lugar de destino, a pedir al transportista que le entregue la carga a cambio del pago del importe que corresponda y del cumplimiento de las condiciones de transporte.</p> <p>2. Salvo estipulación en contrario, el transportista debe avisar al destinatario de la llegada de la carga, tan pronto como ésta llegue.</p> <p>3. Si el transportista admite la pérdida de la carga, o si la carga no ha llegado a la expiración de los siete días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.</p> <p><i>Artículo 14: Ejecución de los derechos del expedidor y del destinatario</i></p> <p>El expedidor y el destinatario podrán hacer valer, respectivamente, todos los derechos que les conceden los Artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, sea en su propio interés, sea en el interés de un tercero, a condición de cumplir las obligaciones</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>que sea habitual en el lugar de destino.</p> <p><i>10.3.1</i> Si no se ha expedido un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable:</p> <p>i) La parte controladora comunicará al porteador, antes de la llegada de las mercancías al lugar de destino o cuando lleguen, el nombre del consignatario.</p> <p>ii) El porteador entregará las mercancías en el momento y el lugar mencionados en el artículo 4.1.3 al consignatario previa presentación por el consignatario de la prueba de su identidad.</p> <p><i>10.3.2</i> Si se ha expedido un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable, se aplicarán las siguientes disposiciones:</p> <p>a) i) A reserva de las disposiciones del artículo 10.1, el tenedor de un documento de transporte negociable tiene derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías una vez que han llegado al lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregar las mercancías en el momento y el lugar mencionados en el artículo 4.1.3 a dicho tenedor previa devolución del documento de</p>				<p>conforme al artículo 12.</p> <p>2. En todo caso, si las circunstancias permiten la ejecución del transporte en unas condiciones diferentes a las previstas en la carta de porte y el transportista no ha podido recibir en tiempo útil las instrucciones de la persona que tiene el derecho de disponer de la mercancía conforme al artículo 12, el transportista tomará las medidas que juzgue más convenientes en interés de la persona que tiene el poder de disposición sobre la mercancía.</p> <p>Artículo 15</p> <p>1. Cuando después de la llegada de la mercancía al lugar de destino se presenten impedimentos para la entrega, el transportista pedirá instrucciones al remitente. Si el destinatario rehusase la mercancía, el remitente tiene derecho a disponer de ésta sin necesidad de utilizar el primer ejemplar de la carta de porte.</p> <p>2. Incluso en el caso de que el destinatario haya rehusado la mercancía, éste puede requerir, sin embargo, la entrega de la misma, siempre que el transportista no haya recibido instrucciones contrarias del remitente.</p> <p>3. Si se presenta un impedimento en la entrega de la mercancía después de que el destinatario haya dado orden de entregar la mercancía a una tercera</p>	<p>mercancía, incluso después de recibida la carta de porte y del pago de los gastos resultantes del contrato de transporte, hasta tanto no se proceda a las verificaciones que haya solicitado para comprobar una pérdida o un daño alegado.</p> <p>5. En todo lo demás, la entrega de las mercancías se efectuará conforme a las prescripciones vigentes en el lugar de destino.</p> <p>6. Si las mercancías se han entregado sin el cobro previo de un pago contra entrega, el transportista estará obligado a indemnizar al expedidor hasta la cantidad del pago contra entrega, sin perjuicio de su derecho de recurso contra el consignatario.</p> <p>Artículo 21: Impedimento para la entrega</p> <p>1. En caso de impedimento para la entrega, el transportista deberá comunicárselo sin demora al expedidor para pedirle instrucciones, salvo en caso de que el expedidor haya solicitado, mediante una indicación en la carta de porte, que las mercancías le sean devueltas de oficio si surge algún impedimento para la entrega.</p> <p>2. Cuando el impedimento para la entrega cese antes de la llegada de las instrucciones del expedidor al transportista, se entregará</p>	<p>expedidos a nombre del consignatario, a la orden o al portador.</p> <p>2. En el lugar de destino, las mercaderías se entregarán sólo a cambio del original del conocimiento de embarque presentado inicialmente. Después de ello, no podrá exigirse una nueva entrega en virtud de otros originales.</p> <p>3. Cuando las mercaderías sean tomadas a cargo por el porteador, la entrega del conocimiento de embarque a la persona con derecho a recibir las mercaderías surtirá los mismos efectos que la entrega de las mercaderías en lo que respecta a la adquisición de derechos sobre las mercaderías.</p> <p>4. Si el conocimiento de embarque se ha transferido a un tercero, incluido el consignatario, que ha actuado de buena fe basándose en la descripción de las mercaderías que en él figura, no se admitirá prueba en contrario de la presunción establecida en el párrafo 3 del artículo 11 y en el párrafo 2 del artículo 12.</p>	<p>1. Los artículos 12, 13 y 14 no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos provengan ya del porteador ya del destinatario.</p> <p>2. Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberá consignarse en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga.</p>	<p>que el contrato de transporte impone.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>transporte negociable. En caso de que se haya emitido más de un original del documento de transporte negociable, bastará con devolver un original y los demás originales dejarán de tener todo efecto o validez.</p> <p>ii) A reserva de lo dispuesto en el artículo 10.1, el tenedor de un documento electrónico negociable tiene derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías una vez que han llegado al lugar de destino, en cuyo caso el porteador entregará las mercancías en el momento y el lugar mencionados en el artículo 4.1.3 a dicho tenedor si demuestra, de conformidad con las normas mencionadas en el artículo 2.4, que es el tenedor del documento electrónico. Una vez efectuada dicha entrega, el documento electrónico deja de tener todo efecto o validez.</p> <p>b) Si el tenedor no reclama la entrega de las mercancías al porteador después de que hayan llegado al lugar de destino, el porteador se lo comunicará a la parte controladora o, si después de esforzarse razonablemente no consigue identificar a la parte controladora, al cargador. En dicho caso la parte controladora o el cargador darán instrucciones al</p>				<p>persona, usando del derecho que le concede el artículo 12, párrafo 3, el destinatario sustituye al remitente, y ese tercero al destinatario, a efectos de aplicación de los párrafos 1 y 2 de este mismo artículo.</p> <p>Artículo 16</p> <p>1. El transportista tiene derecho a exigir el pago de los gastos que le ocasione su petición de instrucciones o que implique la ejecución de las instrucciones recibidas, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.</p> <p>2. En los casos señalados en los artículos 14, párrafo 1, y 15, el transportista puede descargar inmediatamente la mercancía por cuenta del que tenga derecho sobre la misma; después de esta descarga, el transporte se considerará terminado. El transportista asumirá entonces la custodia de la mercancía. Puede, sin embargo, confiar la mercancía a un tercero, y no es entonces responsable más que de la ejecución juiciosa del tercero. Las mercancías quedan afectadas a las obligaciones y gastos resultantes de la carta de porte.</p> <p>3. El transportista puede proceder a la venta de la mercancía sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre la misma, si así lo justifican la naturaleza perecedera o el estado de la mercancía y si los gastos</p>	<p>la mercancía al destinatario. El expedidor deberá ser avisado sin demora.</p> <p>3. Si el destinatario rehúsa la mercancía, el expedidor tendrá derecho a dar instrucciones, aun cuando no pudiera presentar un duplicado de la carta de porte.</p> <p>4. Cuando el impedimento para la entrega surja después de que el destinatario haya modificado el contrato de transporte con arreglo al artículo 18 §§ 3 a 5, el transportista deberá avisar al destinatario.</p> <p>Artículo 22:</p> <p>Consecuencias de los impedimentos para el transporte y la entrega</p> <p>1. El transportista tendrá derecho a recuperar los costos ocasionados por:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) su petición de instrucciones; b) la ejecución de las instrucciones recibidas; c) el hecho de que las instrucciones pedidas no le hayan llegado, o no le hayan llegado a tiempo; d) el hecho de que haya adoptado una decisión de conformidad con el artículo 20 § 1, sin haber pedido instrucciones, a menos que esos costos hayan sido causados por culpa suya. El transportista podrá, en particular, recuperar el precio del transporte aplicable a la ruta seguida y se le concederán los plazos de entrega aplicables a esa ruta. <p>2. En los casos mencionados en el artículo 20 § 2 y en el</p> 			

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>porteador para la entrega de las mercancías. Si el porteador, después de esforzarse razonablemente por conseguirlo, no ha logrado identificar ni encontrar a la parte controladora o al cargador, entonces la persona mencionada en el artículo 7.7 será considerada como el cargador a los efectos del presente párrafo.</p> <p>c) A pesar de lo dispuesto en el párrafo d) del presente artículo, un porteador que entrega las mercancías por instrucciones de la parte controladora o del cargador de conformidad con el párrafo b) del presente artículo queda dispensado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte [al tenedor], independientemente de que el documento de transporte negociable haya sido devuelto o de que la persona que reclama la entrega con arreglo a un documento electrónico negociable haya demostrado, de conformidad con las normas mencionadas en el artículo 2.4, que es el tenedor.</p> <p>d) Si la entrega de las mercancías por el porteador en el lugar de destino tiene lugar sin que se haya devuelto el documento de transporte negociable al porteador o sin la</p>				<p>de custodia son excesivos en relación al valor de la mercancía. En los demás casos, puede proceder a la venta si en un plazo razonable no ha recibido del que tiene poder de disposición sobre la mercancía instrucciones contrarias cuya ejecución pudiera ser exigida equitativamente.</p> <p>4. Si la mercancía ha sido vendida en las condiciones del presente artículo, el producto de la venta deberá ser puesto a disposición del que tiene derecho, deducción hecha de los gastos que gravan la mercancía. Si estos gastos son superiores al producto de la venta, el transportista tiene derecho a la diferencia.</p> <p>5. El modo de proceder en este caso de venta estará determinado por la ley o la costumbre del lugar donde se encuentra la mercancía.</p>	<p>artículo 21 § 1, el transportista podrá descargar inmediatamente las mercancías a expensas del derechohabiente. Después de ello, el transporte se considerará terminado. El transportista tendrá entonces a cargo las mercancías en nombre del derechohabiente. Sin embargo, podrá confiarlas a un tercero, en cuyo caso sólo será responsable de ejercer el debido cuidado en la elección de ese tercero. El precio adeudado en virtud del contrato de transporte y todos los demás gastos seguirán siendo imputables a las mercancías.</p> <p>3. El transportista podrá proceder a la venta de las mercancías, sin esperar instrucciones del derechohabiente, si el carácter perecedero o el estado de las mercancías lo justifican o si el costo del almacenamiento es excesivo en relación al valor de las mercancías. En otros casos, podrá también proceder a la venta de las mercancías si en un plazo razonable no ha recibido del derechohabiente instrucciones en contrario cuya ejecución se le pueda razonablemente exigir.</p> <p>4. Cuando se hayan vendido las mercancías, el producto de la venta, previa deducción de los gastos imputables a las mercancías, deberá ponerse a disposición del</p>			

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>demonstración mencionada en el apartado a) ii) anterior, un tenedor que pase a ser tenedor después de que el porteador haya entregado las mercancías al consignatario o a una persona con derecho a dichas mercancías de conformidad con cualquier arreglo contractual o de otro tipo diferente del contrato de transporte, sólo adquirirá derechos en virtud del contrato de transporte si la transmisión del documento de transporte negociable o del documento electrónico negociable se efectuó con arreglo a disposiciones contractuales o de otro tipo hechas antes de la entrega de las mercancías, a menos que dicho tenedor, cuando pasó a serlo, no hubiera tenido o no hubiera podido tener razonablemente conocimiento de dicha entrega.</p> <p>e) Si la parte controladora o el cargador no dan instrucciones adecuadas al porteador acerca de la entrega de las mercancías, el porteador tendrá derecho, a reserva de cualquier otro recurso que un porteador pueda tener contra dicha parte controladora o dicho cargador, a ejercer los derechos que le corresponden en virtud</p>					<p>derechohabiente. Si el producto de la venta es inferior a esos costos, el expedidor deberá pagar la diferencia.</p> <p>5. El procedimiento en caso de venta estará determinado por la legislación y las prescripciones vigentes o por las costumbres en el lugar en que se encuentren las mercancías.</p> <p>6. Si el expedidor, en caso de impedimento para el transporte o la entrega, no da instrucciones en un plazo razonable y si el impedimento para el transporte o la entrega no puede eliminarse de conformidad con los §§ 2 y 3, el transportista podrá devolver las mercancías al expedidor o, si ello se justifica, destruirlas a expensas del expedidor.</p>			

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>del artículo 10.4.</p> <p>10.4.1 a) Si las mercancías han llegado al lugar de destino y</p> <p>i) el consignatario no se ha hecho cargo efectivamente de las mercancías en el momento y el lugar mencionados en el artículo 4.1.3 ni se ha concertado un contrato expreso o implícito entre el porteador o la parte ejecutante y el consignatario, que suceda al contrato de transporte; o</p> <p>ii) el porteador no puede, en virtud del derecho aplicable o de la reglamentación vigente, entregar las mercancías al consignatario, entonces el porteador tiene derecho a ejercer los derechos y ampararse en los recursos mencionados en el apartado b).</p> <p>b) En las circunstancias que se especifican en el apartado a), el porteador tiene derecho, por cuenta y riesgo de la persona con derecho a las mercancías, a ejercer parte o la totalidad de los siguientes derechos y recursos:</p> <p>i) almacenar las mercancías en cualquier lugar que sea adecuado;</p> <p>ii) desembalar las mercancías si están embaladas en contenedores, u obrar de otra forma respecto de las mercancías según, en opinión del porteador, puedan</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>requerir razonablemente las circunstancias; o</p> <p>iii) hacer que las mercancías se vendan de conformidad con las prácticas, o los requisitos en virtud de la legislación, o los reglamentos del lugar en el que las mercancías se hallen entonces.</p> <p>c) Si las mercancías se venden en virtud del apartado b) iii), el porteador puede deducir del importe de la venta la cantidad necesaria para</p> <p>i) abonar o reembolsar los gastos en que se haya incurrido respecto de las mercancías; y</p> <p>ii) abonar o reembolsar al porteador cualquier otra cantidad que se mencione en el artículo 9.5 a) y que se deba al porteador.</p> <p>A reserva de esas deducciones, el porteador puede retener el importe de la venta en beneficio de la persona que tenga derecho a las mercancías.</p> <p><i>10.4.2</i> El porteador sólo puede ejercer el derecho mencionado en el artículo 10.4.1 después de haber notificado a la persona indicada en los datos del contrato como persona que ha de notificarse de la llegada de las mercancías al lugar de destino, si la hubiere, o al consignatario, o si no a la parte controladora o al cargador, de que las</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>mercancías han llegado al lugar de destino. 10.4.3 Al ejercer los derechos que se mencionan en el artículo 10.4.1, el porteador o la parte ejecutante obran como agentes de la persona que tiene derecho a las mercancías, pero sin responsabilidad alguna por la pérdida o el daño sufrido por las mercancías, a no ser que dicha pérdida o dicho daño se deban [a un acto u omisión personal del porteador que se haya cometido con la intención de causar dicha pérdida o dicho daño, o por imprudencia, a sabiendas de que probablemente se causaría dicha pérdida o dicho daño].</p>								

CAPÍTULO 11 - DERECHO DE CONTROL

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>Artículo 11: Derecho de control</i></p> <p>1. El derecho de control sobre las mercancías significa el derecho, en virtud del contrato de transporte, de dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías durante el período de su responsabilidad según se fija en el artículo 4.1.1. Dicho derecho del porteador a dar instrucciones incluye los derechos a:</p> <p>i) dar o modificar instrucciones respecto de las mercancías que no constituyan una variación del contrato de transporte;</p> <p>ii) pedir la entrega de las mercancías antes de su llegada al lugar de destino;</p> <p>iii) sustituir al consignatario por cualquier otra persona, incluida la parte controladora;</p> <p>iv) acordar con el porteador una modificación del contrato de transporte.</p> <p>2. a) Cuando no se haya emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico negociable, se aplicarán las normas siguientes:</p> <p>i) el cargador es la parte controladora a no ser que el contratista y el consignatario acuerden que lo sea otra persona y que el</p>				<p><i>Artículo 12</i></p> <p>1. El remitente tiene derecho a disponer de la mercancía, en particular solicitando al transportista que detenga el transporte, a modificar el lugar previsto para la entrega, o a entregar la mercancía a un destinatario diferente del indicado en la carta de porte.</p> <p>2. Este derecho se extingue cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se remite al destinatario o cuando éste hace valer el derecho previsto en el artículo 13, párrafo 1; a partir de este momento el transportista debe someterse a las órdenes del destinatario.</p> <p>3. El derecho de disposición pertenece en todo caso al destinatario desde el mismo momento de redacción de la carta de porte, si así se hizo constar en dicha carta de porte por el remitente.</p> <p>4. Si ejerciendo su derecho de disposición el destinatario ordena entregar la mercancía a otra persona, ésta, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario.</p> <p>5. El ejercicio del derecho de disposición está subordinado a las condiciones siguientes:</p> <p>a) El remitente o el destinatario, en el caso en que éste quiera ejercer el derecho que se le concede en el párrafo 3 de este mismo artículo, debe presentar el primer</p>	<p><i>Artículo 18: Derecho de disposiciones de la mercancía</i></p> <p>1. El expedidor tendrá derecho a disponer de la mercancía y a modificar el contrato de transporte mediante nuevas órdenes. En particular, puede pedir al transportista que:</p> <p>a) interrumpa el transporte de la mercancía;</p> <p>b) retrase la entrega de la mercancía;</p> <p>c) entregue la mercancía a un destinatario diferente del inscrito en la carta de porte;</p> <p>d) entregue la mercancía en un lugar distinto del consignado como destino en la carta de porte.</p> <p>2. El derecho del expedidor a modificar el contrato de transporte se extinguirá, incluso si estuviera en posesión del duplicado de la carta de porte, cuando el destinatario:</p> <p>a) haya retirado la carta de porte;</p> <p>b) haya aceptado la mercancía;</p> <p>c) haya hecho valer sus derechos conforme al artículo 17 § 3;</p> <p>d) esté autorizado, de conformidad con el § 3, para dar órdenes; a partir de ese momento, el transportista deberá atenerse a las órdenes y a las instrucciones del destinatario.</p> <p>3. El destinatario tendrá derecho a modificar el contrato de transporte desde el momento de la</p>	<p><i>Artículo 14: Tenedor del derecho de disposición</i></p> <p>1. El cargador estará autorizado a disponer de la mercadería, en particular, podrá pedir al porteador que interrumpa el transporte de la mercadería, que cambie el lugar de entrega o que entregue la mercadería a un consignatario distinto del que figura en el documento de transporte.</p> <p>2. El derecho del cargador a disponer de la mercadería cesará una vez que el consignatario, después de la llegada de la mercadería al lugar de entrega previsto, haya solicitado la entrega de la mercadería y</p> <p>a) si el transporte se realiza con carta de porte, una vez que el original obre en poder del consignatario;</p> <p>b) si el transporte se realiza con conocimiento de embarque, una vez que el cargador se haya desprendido de todos los originales en su posesión entregándolos a otra persona.</p> <p>3. Si en la carta de porte queda debidamente consignado, el cargador podrá, cuando se emita dicha carta, renunciar a su derecho de disposición a favor del consignatario.</p> <p><i>Artículo 15: Condiciones para el ejercicio del derecho de disposición</i></p> <p>El cargador o, en el caso de los párrafos 2 y 3 del artículo 14, el consignatario, deberá, si</p>	<p><i>Artículo 12</i></p> <p>1. El expedidor tiene derecho, con condición de cumplir todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la carga, ya retirándola del aeródromo de salida o destino, ya deteniéndola en curso de ruta en caso de aterrizaje, ya entregándola en el lugar de destino, o en curso de ruta a persona distinta del destinatario indicado en la carta de porte aéreo, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal de que el ejercicio de este derecho no perjudique al porteador ni a los otros expedidores, y con obligación de reembolsar los gastos que de ello resulten.</p> <p>2. En el caso de que la ejecución de las órdenes del expedidor sea imposible, el porteador deberá avisarlo inmediatamente.</p> <p>3. Si el porteador se conformare a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregados a éste, será responsable, salvo recurso contra el expedidor, del perjuicio que pudiera resultar por este hecho a quien se encuentra regularmente en posesión de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.</p> <p>4. El derecho del</p>	<p><i>Artículo 12: Derecho de disposición de la carga</i></p> <p>1. El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la carga retirándola del aeropuerto de salida o destino, o deteniéndola en el curso del viaje en caso de aterrizaje, o haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a una persona distinta del destinatario originalmente designado, o pidiendo que sea devuelta al aeropuerto de partida. El expedidor no ejercerá este derecho de disposición de forma que perjudique al transportista ni a otros expedidores y deberá reembolsar todos los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.</p> <p>2. En caso de que sea imposible ejecutar las instrucciones del expedidor, el transportista deberá avisarle inmediatamente.</p> <p>3. Si el transportista cumple las instrucciones del expedidor respecto a la disposición de la carga sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregado a este último será responsable, sin perjuicio de su derecho a resarcirse del expedidor, del daño que se pudiera causar por este hecho a quien se</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>cargador se lo notifique así al porteador. El cargador y el consignatario pueden convenir en que el consignatario sea la parte controladora.</p> <p>ii) La parte controladora tiene derecho a transferir el derecho de control a otra persona, en cuyo caso la parte que transfiera dicho derecho lo pierde en el momento en que tenga lugar la transferencia. La parte que efectúe la transferencia o la que la reciba notificará dicha transferencia al porteador.</p> <p>iii) Cuando la parte controladora ejerce el derecho de control de conformidad con el artículo 11.1, deberá probar debidamente su identificación.</p> <p>b) Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable, se aplicarán las normas siguientes:</p> <p>i) El tenedor o, si se hubiere emitido más de un original del documento de transporte negociable, el tenedor de todos los originales, será la única parte controladora.</p> <p>ii) El tenedor tiene derecho a transferir el derecho de control transmitiendo el documento de transporte negociable a otra persona de conformidad con el artículo 12.1, en cuyo caso el transferidor pierde su derecho de</p>				<p>ejemplar de la carta de porte, en la que deben estar inscritas las nuevas instrucciones dadas al transportista, y resarcir a éste de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones.</p> <p>b) La ejecución de estas nuevas instrucciones debe ser posible en el momento en que se comunican al que debe realizarlas, y no dificultará la explotación normal de la empresa del transportista ni perjudicará a remitentes o destinatarios de otras consignaciones.</p> <p>c) Las instrucciones no podrán tener como efecto la división de consignación.</p> <p>6. Cuando en razón de las disposiciones establecidas en el párrafo 5 b) del presente artículo el transportista no pueda llevar a cabo las instrucciones recibidas deberá comunicarlo inmediatamente a la persona que se las dio.</p> <p>7. El transportista que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones establecidas en este artículo, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, responderá ante quien tenga derecho de los perjuicios causados por este hecho.</p>	<p>redacción de la carta de porte, a menos que el expedidor indique en ella lo contrario;</p> <p>4. El derecho del destinatario a modificar el contrato de transporte se extinguirá cuando:</p> <p>a) retire la carta de porte;</p> <p>b) acepte la mercancía;</p> <p>c) haga valer sus derechos conforme al artículo 17 § 3;</p> <p>d) dé instrucciones para la entrega de la mercancía a otra persona, de conformidad con el § 5 y cuando esa persona haga valer sus derechos de conformidad con el artículo 17 § 3.</p> <p>5. Si el destinatario ha ordenado la entrega de la mercancía a otra persona, ésta no estará autorizada para modificar el contrato de transporte.</p> <p><i>Artículo 19: Ejercicio del derecho a disponer de la mercancía</i></p> <p>1. Si el expedidor o, en el caso mencionado en el artículo 18 § 3, el destinatario desea modificar el contrato de transporte mediante órdenes ulteriores, debe presentar al transportista el duplicado de la carta de porte en que deberán constar las modificaciones.</p> <p>2. El expedidor o, en el caso mencionado en el artículo 18 § 3, el destinatario tendrá que indemnizar al transportista por los gastos y perjuicios derivados de la aplicación de las modificaciones ulteriores.</p> <p>3. La realización de las</p>	<p>desea ejercer su derecho de disposición:</p> <p>a) Si se utiliza un conocimiento de embarque, presentar todos los originales antes de la llegada de la mercadería al lugar de entrega previsto;</p> <p>b) Si se utiliza un documento de transporte distinto de un conocimiento de embarque, presentar ese documento, en el que constarán las nuevas instrucciones impartidas al porteador,</p> <p>c) Reembolsar al porteador todos los gastos y daños y perjuicios que haya entrañado el cumplimiento de esas instrucciones;</p> <p>d) Pagar todo el flete convenido en caso de descarga de la mercadería antes de su llegada al lugar de entrega previsto, a menos que en el contrato de transporte se estipule otra cosa.</p>	<p>expedidor cesará en el momento en que comience el del destinatario, conforme al artículo 13. Sin embargo, si el destinatario rehusara aceptar la mercancía, o si no fuere hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.</p>	<p>encuentre legalmente en posesión de ese ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.</p> <p>4. El derecho del expedidor cesa en el momento en que comienza el del destinatario, conforme al Artículo 13. Sin embargo, si el destinatario rehúsa aceptar la carga o si no es hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>control cuando haga la transferencia. Si se ha emitido más de un original de dicho documento, todos los originales deberán transmitirse para poder efectuar una transferencia del derecho de control.</p> <p>iii) A fin de ejercer el derecho de control, el tenedor, si el porteador lo requiere, deberá presentar el documento de transporte negociable al porteador. Si se ha emitido más de un original de dicho documento, se presentarán todos los originales.</p> <p>iv) Todas las instrucciones a que se hace referencia en el artículo 11.1 ii), iii), y iv), transmitidas por el tenedor, deberán hacerse constar en el documento de transporte negociable en cuanto sean efectivas de conformidad con el artículo 11.3.</p> <p>c) Cuando se emita un documento electrónico negociable:</p> <p>i) El tenedor es la única parte controladora y tiene derecho a transferir el derecho de control a otra persona transmitiéndole el documento electrónico negociable de conformidad con las normas que se mencionan en el artículo 2.4, en cuyo caso el transferidor pierde su derecho de control en cuanto tenga lugar la transferencia.</p>					<p>modificaciones ulteriores debe ser posible, legal y razonable en el momento en que las órdenes lleguen a la persona que debe realizarlas, y, en particular, no deben obstaculizar el trabajo normal del transportista ni perjudicar a los expedidores o destinatarios de otras remesas.</p> <p>4. Las modificaciones ulteriores no deben tener como consecuencia la división de la remesa.</p> <p>5. Cuando, por las condiciones estipuladas en § 3, el transportista no pueda realizar las órdenes recibidas, notificará inmediatamente de ello a la persona que las haya impartido.</p> <p>6. En caso de falta del transportista, éste será responsable de las consecuencias de que no se haya ejecutado una orden o de que no se haya ejecutado debidamente. Sin embargo, ninguna indemnización exigible excederá de la estipulada en caso de pérdida de la mercancía.</p> <p>7. Si el transportista realiza las modificaciones ulteriores del expedidor sin exigir la presentación del duplicado de la carta de porte, será responsable ante el destinatario de cualquier pérdida o daño que sufra si el duplicado se ha entregado al destinatario. Sin embargo, la indemnización exigible no excederá de la estipulada en caso de pérdida de la mercancía.</p>			

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>ii) A fin de ejercer el derecho de control, el tenedor, si el porteador lo requiere, deberá demostrar que, de conformidad con las normas a que se hace referencia en el artículo 2.4, es el tenedor.</p> <p>iii) Todas las instrucciones a que se hace referencia en el artículo 11.1, ii), iii), y iv) que haya dado el tenedor deberán hacerse constar en el documento electrónico en cuanto sean efectivas de conformidad con el artículo 11.3.</p> <p>d) A pesar de lo dispuesto en el artículo 12.4, una persona que no sea el cargador o la persona mencionada en el artículo 7.7, que transfirió el derecho de control sin haber ejercido dicho derecho, en cuanto tenga lugar dicha transferencia quedará dispensada de las obligaciones impuestas a la parte controladora por el contrato de transporte o en virtud del presente instrumento.</p> <p>3. a) A reserva de lo dispuesto en los apartados b) y c) del presente artículo, si cualquiera de las instrucciones mencionadas en el artículo 11.1 i), ii), o iii) i) puede ejecutarse razonablemente según sus términos en el momento en que la instrucción llegue a la persona que va a realizarla;</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>ii) no interfiere con las operaciones normales del porteador o de una parte ejecutante;</p> <p>iii) no origina ningún gasto, pérdida o daños adicionales para el porteador, la parte ejecutante, o cualquier persona interesada en otras mercancías transportadas en el mismo viaje, entonces el porteador ejecutará la instrucción. Si cabe esperar razonablemente que una o más de las condiciones mencionadas en los incisos i), ii) y iii) del presente párrafo no se cumplan, entonces el porteador no tiene la obligación de ejecutar la instrucción.</p> <p>b) En todo caso, la parte controladora indemnizará al porteador, a las partes ejecutantes, y a todas las personas interesadas en otras mercancías transportadas en el mismo viaje, por cualquier gasto, pérdida o daño adicional que puedan haber ocurrido como resultado de la ejecución de alguna instrucción prevista en el presente artículo.</p> <p>c) Si un porteador</p> <p>i) espera razonablemente que la ejecución de una instrucción en virtud del presente artículo va a causar daños, pérdidas o gastos adicionales; y</p> <p>ii) a pesar de ello está dispuesto a ejecutar la</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>instrucción, entonces el porteador tendrá derecho a obtener de la parte controladora una seguridad respecto de los gastos, pérdidas o daños adicionales que se hayan previsto razonablemente.</p> <p>4. Las mercancías que se entreguen de conformidad con instrucciones dadas en consonancia con el artículo 11.1 ii) se consideran entregadas en el lugar de destino y las disposiciones referentes a dicha entrega, según se enuncian en el artículo 10, son aplicables a dichas mercancías.</p> <p>5. Si durante el plazo de tiempo en que las mercancías están bajo la custodia del porteador, el porteador requiere razonablemente información, instrucciones, o documentos además de los mencionados en el artículo 7.3 a), recabará dicha información, dichas instrucciones, o dichos documentos de la parte controladora. Si el porteador, después de esforzarse razonablemente no consigue identificar ni encontrar a la parte controladora, o si la parte controladora no consigue proporcionar información, instrucciones, o documentos adecuados al porteador, la obligación de hacerlo</p>								

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>recaerá en el cargador o en la persona mencionada en el artículo 7.7.</p> <p>6. Las disposiciones de los artículos 11.1 ii) y iii), y 11.3, pueden modificarse por acuerdo entre las partes. Las partes pueden restringir o excluir también la posibilidad de transferir el derecho de control mencionado en el artículo 11.2 a) ii). Si se ha emitido un documento de transporte o un documento electrónico, todo acuerdo a que se hace referencia en el presente párrafo ha de hacerse constar en los datos del contrato.</p>								

CAPÍTULO 12 - TRANSFERENCIA DE DERECHOS

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY HAMBURGO MULTIMODAL CMR CIM-COTIF 1999 CMNI VARSOVIA MONTREAL
<p style="text-align: center;"><i>Artículo 12: Transferencia de derechos</i></p> <p>12.1.1. Si se emite un documento de transporte negociable, el tenedor tiene derecho a transferir los derechos incorporados a dicho documento transmitiendo el documento a otra persona,</p> <p>i) si es un documento a la orden, debidamente endosado a esa otra persona o en blanco, o,</p> <p>ii) si es un documento al portador o un documento endosado en blanco, sin el endoso, o,</p> <p>iii) si un documento se ha hecho a la orden de una parte designada y la transferencia es entre el primer tenedor y dicha parte designada, sin endoso.</p> <p>12.1.2. Si se emite un documento electrónico negociable, su tenedor tiene derecho a transferir los derechos incorporados a dicho documento electrónico, independientemente de que esté hecho a la orden o a la orden de una parte designada, transmitiendo el documento electrónico de conformidad con las normas mencionadas en el artículo 2.4.</p> <p>12.2.1. A reserva de las disposiciones del artículo 11.5, un tenedor que no sea el cargador y que no ejerza ningún derecho en virtud del contrato de transporte, no asume ninguna responsabilidad con arreglo al contrato de transporte por el mero hecho de convertirse en tenedor.</p> <p>12.2.2. Un tenedor que no sea el cargador y que ejerza cualquier derecho en virtud del contrato de transporte, asume cualquier responsabilidad que le imponga el contrato de transporte en la medida en que dicha responsabilidad esté incorporada o se pueda determinar sobre la base del documento de transporte negociable o del documento electrónico negociable.</p> <p>12.2.3. Un tenedor que no sea el cargador y que</p> <p>i) en virtud del artículo 2.2 convenga con el porteador en sustituir un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable o en reemplazar un documento electrónico negociable por un documento de transporte negociable, o</p> <p>ii) en virtud del artículo 12.1 transfiera sus derechos,</p> <p>no ejerce ningún derecho en virtud del contrato de transporte a los efectos de los artículos 12.2.1 y 12.2.2.</p> <p>12.3. La transferencia de derechos en virtud de un contrato de transporte con arreglo al cual no se emite ningún documento de transporte negociable ni ningún documento electrónico negociable se efectuará de conformidad con las disposiciones de la legislación nacional aplicable al contrato de transporte relacionado con la transferencia de derechos. Dicha transferencia de derechos puede efectuarse por medio de comunicación electrónica. Una transferencia del derecho de control no puede ultimarse sin una notificación de dicha transferencia hecha al porteador por la persona que hace la transferencia o la recibe.</p> <p>12.4. Si la transferencia de derechos en virtud de un contrato de transporte con arreglo al cual no se ha emitido ningún documento de transporte negociable ni ningún documento electrónico negociable, incluye la transferencia de responsabilidades que estén relacionadas con el derecho que se transfiere o se deriven de dicho derecho, la persona que hace la transferencia y la persona que la recibe son responsables conjunta y solidariamente respecto de dichas obligaciones.</p>	<p><i>No existen disposiciones correspondientes en ningún otro convenio de transporte</i></p>

CAPÍTULO 13 - DERECHOS DE DEMANDA JUDICIAL

INSTRUMENTO	CIM-COTIF 1999
<p style="text-align: center;"><i>Artículo 13: Derechos de demanda judicial</i></p> <p>13.1 A reserva de lo dispuesto en los artículos 13.2 y 13.3, los derechos estipulados en el contrato de transporte sólo pueden ser ejercidos contra el porteador o la parte ejecutante por:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) el cargador, ii) el consignatario, iii) cualquier tercera parte a la que el cargador o el consignatario haya cedido sus derechos, según cuál de las partes antes mencionadas haya sufrido la pérdida o el daño como consecuencia de una ruptura del contrato de transporte, iv) cualquier tercera parte que haya adquirido derechos en virtud del contrato de transporte por subrogación con arreglo a la legislación nacional aplicable, como por ejemplo un asegurador. En caso de transmisión de los derechos de demanda por cesión o subrogación según se ha mencionado anteriormente, el porteador y la parte ejecutante tendrán derecho a todas las defensas y limitaciones de responsabilidad de que dispongan contra dicha tercera parte en virtud del contrato de transporte y en virtud del presente instrumento. <p>13.2 En caso de que se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable, el tenedor tiene derecho a ejercer derechos en virtud del contrato de transporte contra el porteador o una parte ejecutante, sin tener que probar que él mismo ha sufrido pérdida o daño. Si dicho tenedor no ha sufrido la pérdida o el daño él mismo, se considerará que obra en nombre de la parte que haya sufrido dicha pérdida o dicho daño.</p> <p>13.3 En caso de que se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable y el demandante sea una de las personas mencionadas en el artículo 13.1, sin ser el tenedor, dicho demandante, además de tener que probar que ha sufrido pérdida o daño como consecuencia de una ruptura del contrato de transporte, tendrá que probar que el tenedor no ha sufrido dicha pérdida o dicho daño.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artículo 43: Reclamaciones</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las reclamaciones relativas al contrato de transporte deberán ser dirigidas por escrito al transportista contra el que puede interponerse una acción. 2. El derecho a presentar una reclamación corresponderá a las personas que tengan derecho para entablar una acción contra el transportista. 3. El expedidor, para presentar su reclamación, deberá entregar el duplicado de la carta de porte. En su defecto, deberá entregar la autorización del destinatario o presentar la prueba de que éste ha rehusado la mercancía. 4. El destinatario, para presentar la reclamación, deberá entregar la carta de porte si le ha sido remitida. 5. La carta de porte, el duplicado y los demás documentos que el derechohabiente juzgue oportuno juntar a la reclamación deberán presentarse bien en original o bien en copias debidamente legalizadas, si así lo pide el transportista. 6. Al liquidar la reclamación, el transportista podrá exigir la presentación de los originales de la carta de porte, del duplicado o del boletín de reembolso, para hacer constar en ellos la liquidación. <p style="text-align: center;"><i>Artículo 44: Personas que pueden ejercitar la acción judicial contra el transportista</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Con sujeción a lo dispuesto en §§ 3 y 4, podrán interponer acciones en relación con el contrato de transporte: <ol style="list-style-type: none"> a) El expedidor, hasta el momento en que el destinatario haya: <ol style="list-style-type: none"> 1. Retirado la carta de porte, 2. Aceptado la mercancía, o 3. Hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 17 § 3 o el artículo 18 § 3; b) El destinatario, a partir del momento en que haya: <ol style="list-style-type: none"> 1. Retirado la carta de porte, 2. Aceptado la mercancía, o 3. Hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 17 § 3 o el artículo 18 § 3. 3. La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte sólo corresponderá a quien haya efectuado el pago. 4. La acción judicial relativa a los reembolsos corresponderá únicamente al expedidor. 5. El expedidor, para ejercer sus acciones, deberá presentar el duplicado de la carta de porte. En su defecto, deberá presentar la autorización del destinatario o la prueba de que este último ha rehusado la mercancía. Si fuere necesario, el expedidor deberá probar la falta o la pérdida de la carta de porte. 6. El destinatario, para ejercer sus acciones, deberá presentar la carta de porte, si le ha sido remitida. <p style="text-align: center;"><i>Artículo 45: Transportistas contra los que puede ejercitarse la acción judicial</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Con sujeción a lo dispuesto en los §§ 3 y 4, las acciones basadas en el contrato de transporte podrán interponerse solamente contra el primer transportista, contra el último o contra el que haya ejecutado la parte del transporte en la que se produjo el hecho que dio lugar a la acción. 2. Cuando, en el caso de un transporte ejecutado por transportistas sucesivos, el transportista que debe entregar la mercancía figura con su consentimiento en la carta de porte, puede entablar una acción en su contra de conformidad con el § 1, incluso si no ha recibido ni la mercancía ni la carta de porte. 3. Podrá interponerse una acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte contra el transportista que haya percibido esa suma o contra el transportista en cuyo nombre se percibió. 4. La acción judicial relativa al reembolso sólo podrá ejercitarse contra el transportista que ha tomado a su cargo la mercancía en el lugar de la entrega. 5. La acción judicial podrá ejercitarse contra un transportista distinto de los mencionados en los §§ 1 a 4 cuando se presente como demanda reconvenzional o como excepción en la instancia relativa a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

	<p>6. En la medida en que estas Reglas Uniformes se aplican al transportista sustituto, también se podrá interponer una acción judicial en su contra.</p> <p>7. Si el demandante tiene elección entre varios transportistas, su derecho de opción se extinguirá desde el momento en que entable la acción contra uno de ellos; esto también se aplicará si el demandante tiene elección entre varios transportistas y un transportista sustituto.</p>
--	---

CAPÍTULO 14 - PLAZO PARA LA DEMANDA

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>Artículo 14: Plazo para la demanda</i> 14.1 El porteador queda liberado de toda responsabilidad respecto de las mercancías si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de un año. El cargador queda liberado de toda responsabilidad derivada de lo dispuesto en el capítulo 7 del presente instrumento si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de un año. 14.2 El plazo mencionado en el artículo 14.1 comenzará el día en que el porteador haya finalizado la entrega de las mercancías de que se trate o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debían haberse entregado. El día en que comienza el plazo de prescripción no está incluido en dicho plazo. 14.3 La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración hecha al demandante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.</p>	<p><i>Artículo 3(6)</i> Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 6 bis, el porteador y el buque estarán en cualquier caso exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías, a menos que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas. No obstante, este plazo podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción. 6 bis. Las acciones de indemnización contra terceros podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación.</p>	<p><i>Artículo 20: Prescripción de las acciones</i> 1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años. 2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado. 3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo. 4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones. 5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en</p>	<p><i>Artículo 25: Prescripción de las acciones</i> 1. Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo. 2. El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que debieran haberse entregado. 3. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser</p>	<p><i>Artículo 32</i> 1. Las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio prescriben al año. Sin embargo, en el caso de dolo o de falta equivalente a dolo según la Ley de la jurisdicción escogida, la prescripción es de tres años. La prescripción corre: a) En el caso de pérdida parcial, avería o mora a partir del día en que se entregó la mercancía; b) En el caso de pérdida total, a partir de 30 días después de la expiración del plazo convenido, o, si no existe éste, a partir de 60 días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía; c) En todos los demás casos, a partir de la expiración de un plazo de tres meses a partir de la conclusión del contrato de transporte. El día indicado en este párrafo como punto de partida de la prescripción no está comprendido en el plazo. 2. La reclamación escrita interrumpe la prescripción hasta el día en que el transportista rechace la reclamación por escrito y devuelva los documentos que acompañan a la misma. En caso de aceptación parcial a la reclamación, la prescripción no vuelve a tomar su curso más que por la parte reclamada que continúa en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la</p>	<p><i>Artículo 47: Extinción del derecho de acción</i> 1. La aceptación de la mercancía por el derechohabiente extinguirá toda acción contra el transportista nacida del contrato de transporte en caso de pérdida parcial, avería o rebasamiento del plazo de entrega. 2. No obstante, la acción no se extinguirá: a) en caso de pérdida parcial o avería si: 1. la pérdida o avería se ha comprobado antes de la aceptación de la mercancía por el derecho habiente, de conformidad con el artículo 42; 2. la comprobación que haya debido hacerse con arreglo al artículo 42 ha sido omitida por falta del transportista; b) en caso de reclamación por daños no aparentes cuya existencia haya sido comprobada después de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente, si éste: 1. pide la comprobación conforme al artículo 42 inmediatamente después del descubrimiento del daño, a lo sumo dentro de los siete días siguientes a la aceptación de la mercancía, y 2. prueba, además, que el daño se ha producido entre la aceptación al transporte y la entrega; c) en caso de rebasamiento del plazo de entrega, si el derechohabiente, dentro</p>	<p><i>Artículo 24: Prescripción de las acciones</i> 1. Toda acción resultante de un contrato regido por la presente Convención prescribirá después de un año, contado a partir del día en que la mercadería fue entregada, o debiera haberse entregado, al consignatario. El día en que comienza el plazo de prescripción no está comprendido en el plazo. 2. La persona contra la cual se dirige una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha a la parte lesionada. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones. 3. La suspensión o interrupción de la prescripción se regirán por la legislación del Estado aplicable al contrato de transporte. La presentación de una reclamación durante el proceso para imputar una responsabilidad limitada a todas las reclamaciones resultantes de un hecho que haya provocado el daño interrumpirá la prescripción de la acción. 4. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable a tenor de la presente Convención podrá</p>	<p><i>Artículo 29</i> 1. La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte.</p>	<p><i>Artículo 35: Plazo para las acciones</i> 1. El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte. 2. La forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>14.4 La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente instrumento podrá incoarse incluso después de expirado el plazo de prescripción fijado en el artículo 14.1 si la acción de repetición se ejercita</p> <p>a) dentro del plazo de tiempo fijado por la ley del Estado en que se inicie el procedimiento;</p> <p>o</p> <p>b) dentro del plazo de 90 días a partir de la fecha en que la persona que incoe la acción de repetición haya satisfecho la reclamación; o sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella, si el plazo fijado en b) fuera más largo.</p> <p>[14.5 Si el propietario registrado de un buque impugna la presunción de que es el porteador con arreglo al artículo 8.4.2, una acción contra el fletador sin tripulación podrá incoarse incluso después de que haya expirado el plazo mencionado en el artículo 14.1 si la acción se incoa</p> <p>a) dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se inicie el procedimiento; o</p> <p>b) dentro del plazo de 90 días a partir de la fecha en que el propietario registrado</p> <p>i) pruebe que el buque se hallaba en situación de fletamento sin</p>		<p>que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.</p>	<p>prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.</p> <p>4. Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.</p>	<p>respuesta y de la devolución de documentos corren a cargo de quien invoque este hecho. Las reclamaciones ulteriores que tengan el mismo objeto no interrumpen la prescripción.</p> <p>3. Bajo reserva de las disposiciones del párrafo 2 de este artículo, la suspensión de la prescripción se regirá por la ley del territorio en el que se ejerce jurisdicción. Lo mismo se aplicará a la interrupción de la prescripción.</p> <p>4. La acción prescrita no puede ser interpuesta de nuevo, ni siquiera bajo forma de demanda, conforme a derecho o de excepción.</p>	<p>de un plazo de 60 días, hace valer sus derechos ante uno de los transportistas mencionados en el artículo 45 § 1;</p> <p>d) si el derechohabiente prueba que la pérdida o la avería resultó de un acto u omisión, hecho con intención de causar tal pérdida o avería, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente resultaría esa pérdida o avería.</p> <p>3. Cuando haya sido reexpedida la mercancía en las condiciones previstas en el artículo 28, las acciones en caso de pérdida parcial o avería nacidas de uno de los contratos anteriores de transporte se extinguirán como si se tratase de un contrato único.</p> <p>Artículo 48: Prescripción de la acción</p> <p>1. La acción nacida del contrato de transporte prescribirá al año. No obstante, prescribirá a los dos años si se trata de una acción:</p> <p>a) en pago de un reembolso cobrado por el transportista al destinatario;</p> <p>b) en pago del producto de una venta efectuada por el transportista;</p> <p>c) fundada en una pérdida o avería resultante de un acto u omisión hecho con la intención de causar tal pérdida o avería, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente resultaría esa pérdida o avería;</p>	<p>ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, si se ejercita en un período de 90 días contados desde la fecha en que la persona que interponga la acción haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada, o si se incoa un procedimiento con un plazo más largo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.</p> <p>5. La acción prescrita no se podrá volver a ejercitar, ni siquiera en forma de demanda reconventional o de excepción.</p>		

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>tripulación en el momento de transporte; y ii) identifique adecuadamente al fletador sin tripulación.]</p>					<p>d) fundada en uno de los contratos de transporte anteriores a la reexpedición, en el caso previsto en el artículo 28:</p> <p>2. El plazo de prescripción correrá para la acción:</p> <p>a) de indemnización por pérdida total: a partir del trigésimo día siguiente al de la expiración del plazo de entrega;</p> <p>b) de indemnización por pérdida parcial, avería o rebasamiento del plazo de entrega: desde el día en que hubiera tenido lugar la entrega;</p> <p>c) en todos los demás casos: desde el día en que pueda ejercitarse el derecho.</p> <p>El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo.</p> <p>3. El período de prescripción se suspenderá mediante la presentación de una reclamación por escrito de conformidad con el artículo 43 hasta el día en que el transportista rechace la reclamación por escrito y restituya los documentos. En caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción reanudará su curso para la parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y la de la restitución de los documentos correrán a cargo de la parte que invoque estos hechos. Las reclamaciones ulteriores que tengan el</p>			

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
					mismo objeto no suspenderán la prescripción. 4. La acción prescrita no se podrá volver a ejercitar, ni siquiera en forma de demanda reconvenzional o de excepción. 5. En los otros casos, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regularán por el derecho nacional.			

CAPÍTULO 15 - AVERÍA GRUESA

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>Artículo 15: Avería gruesa</i></p> <p>15.1 Ninguna disposición del presente instrumento impedirá la aplicación de las disposiciones del contrato de transporte o de la ley nacional relativas a la liquidación de la avería gruesa.</p> <p>15.2 Con la excepción de la disposición relativa al plazo para la presentación de la demanda, las disposiciones del presente instrumento relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir en caso de avería gruesa y si el porteador es responsable de resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento si lo hubiere.</p>		<p><i>Artículo 24: Avería gruesa</i></p> <p>1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional.</p> <p>2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.</p>	<p><i>Artículo 29: Avería gruesa</i></p> <p>1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.</p> <p>2. Con excepción del artículo 25, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el operador de transporte multimodal está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.</p>			<p><i>Artículo 26: Avería gruesa</i></p> <p>Ninguna disposición de la presente Convención impedirá la aplicación de las disposiciones del contrato de transporte o de la ley nacional relativas al cálculo de la cuantía de los daños y perjuicios y de la contribución pagadera en caso de avería gruesa.</p>		

CAPÍTULO 16 - OTRAS CONVENCIONES

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p><i>Artículo 16: Otras convenciones</i> 16.1 El presente instrumento no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, o de la parte ejecutante establecidos en las convenciones internacionales o en las leyes nacionales que regulen la limitación de la responsabilidad en el caso de los buques destinados a la navegación [marítima]. 16.2 No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente instrumento por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de una convención o de una ley nacional referentes al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje. 16.3 No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente instrumento por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño: a) En virtud del Convenio de París de 29 de julio 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964,</p>	<p><i>Artículo 8</i> Las disposiciones del presente Convenio no modifican ni los derechos ni las obligaciones del porteador, derivados de cualquier ley en vigor en este momento, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.</p>	<p><i>Artículo 25: Otros convenios</i> 1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima. 2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio. 3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:</p>	<p><i>Artículo 4: Reglamentación y control del transporte multimodal</i> 1. El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación. 2. El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, ni en particular a su derecho a adoptar decisiones sobre las consultas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales. 3. El operador de</p>					<p><i>Artículo 55: Relación con otros instrumentos del Convenio de Varsovia</i> El presente convenio prevalecerá sobre toda regla que se aplique al transporte aéreo internacional: 1. Entre los Estados Partes en el presente Convenio debido a que esos Estados son comúnmente Partes de: a) El <i>Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional</i> firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (en adelante llamado el Convenio de Varsovia); b) El <i>Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional</i> firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (en adelante llamado el Protocolo de La Haya); c) El <i>Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual</i> firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante llamado el Convenio de Guadalajara); d) El <i>Protocolo que modifica el Convenio</i></p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>o en virtud de la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 21 de mayo de 1963; o</p> <p>b) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esa naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos para las personas que puedan sufrir tales daños como el Convenio de París o la Convención de Viena.</p>		<p>a) En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963; o</p> <p>b) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.</p> <p>4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativos al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.</p> <p>5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo.</p>	<p>transporte multimodal cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las disposiciones del presente Convenio.</p> <p>Artículo 30: Otros convenios</p> <p>1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidos en el Convenio Internacional de Bruselas de 25 de agosto de 1924 para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques; en el Convenio Internacional de Bruselas de 10 de octubre de 1957 relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar; el Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976 sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo; y en el Convenio de Ginebra de 1º de marzo de 1973, relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLN), incluidas las enmiendas a esos convenios, o en las leyes nacionales relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima o a la navegación interior.</p> <p>2. Las disposiciones de los artículos 26 y 27 del</p>					<p>para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971 (en adelante llamado el Protocolo de la ciudad de Guatemala);</p> <p>e) Los Protocolos adicionales núms. 1 a 3 y el Protocolo de Montreal N° 4 que modifican el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya o el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya y el Protocolo de la ciudad de Guatemala firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975 (en adelante llamados los Protocolos de Montreal); o</p> <p>2. Dentro del territorio de cualquier Estado Parte en el presente Convenio debido a que ese Estado es Parte en uno o más de los instrumentos mencionados en los apartados a) a e) anteriores.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		<p>Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.</p> <p>Artículo 31: Denuncia de otros convenios</p> <p>1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.</p> <p>2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.</p> <p>3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional</p>	<p>presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio internacional relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 3 del artículo 27 del presente Convenio.</p> <p>3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explorador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:</p> <p>a) En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o de enmiendas a esas convenciones; o</p> <p>b) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la</p>					

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		<p>para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.</p> <p>4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.</p>	<p>Convención de Viena.</p> <p>4. El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 2 del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o en el artículo 2 del Convenio de Berna de 7 de febrero de 1970 sobre transporte de mercancías por ferrocarril, no se considerará, para los Estados Partes en los convenios que regulen tal transporte, como transporte multimodal internacional a los efectos del párrafo 1 del artículo 1 del presente Convenio, en la medida en que esos Estados estén obligados a aplicar las disposiciones de esos convenios a tal transporte de mercancías.</p>					

CAPÍTULO 17 - LIMITACIONES DE LA LIBERTAD CONTRACTUAL

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>Artículo 17: <i>Limitaciones de la libertad contractual</i> 17.1 a) A no ser que se acuerde otra cosa en el presente instrumento, toda estipulación contractual que se aparte de las disposiciones del presente instrumento será nula y sin efecto en la medida en que tenga la intención o el efecto de, directa o indirectamente, excluir o limitar [o aumentar] la responsabilidad por la ruptura de cualquier obligación del porteador, una parte ejecutante, el cargador, la parte controladora, o el consignatario en virtud de las disposiciones del presente instrumento. b) [No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente artículo, el porteador o una parte ejecutante podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente instrumento.] c) Será nula y sin efecto cualquier estipulación por la que se ceda un beneficio del seguro de las mercancías al porteador. 17.2 A pesar de lo dispuesto en los capítulos 5 y 6 del presente instrumento, tanto el porteador como cualquier parte ejecutante podrán, en</p>	<p>Artículo 3(8) Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos. La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquiera otra cláusula semejante exonerarán al porteador de su responsabilidad. Artículo 5 El porteador podrá libremente abandonar todos o parte de los derechos y excepciones o aumentar las responsabilidades y obligaciones que le corresponden con arreglo al presente Convenio, siempre que dichos abandono o aumento se inserten en el conocimiento entregado al cargador. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las pólizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan</p>	<p>Artículo 23: Estipulaciones contractuales 1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga. 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio. 3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del</p>	<p>Artículo 3: Aplicación obligatoria 1. Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que, conforme al artículo 2, se rija por el presente Convenio, lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato. 2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado. Artículo 28: Estipulaciones contractuales 1. Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga. 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor,</p>	<p>Artículo 40 Los transportistas son libres de establecer entre ellos disposiciones que deroguen los artículos 37 y 38. Artículo 41 1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40, toda cláusula que, directa o indirectamente, derogue el presente Convenio será nula y no tendrá ningún efecto. La nulidad de tales cláusulas no lleva aparejada la nulidad de las demás cláusulas del contrato. 2. En particular serán nulas de pleno derecho todas las estipulaciones por las que el transportista se coloque como beneficiario del seguro de la mercancía o análogas, así como las cláusulas que inviertan la carga de la prueba.</p>	<p>Artículo 5: Ley imperativa A menos que se imponga otra cosa en estas Reglas Uniformes, toda estipulación que, directa o indirectamente, se aparte de las disposiciones de estas Reglas Uniformes será nula y sin efecto. La nulidad de esa estipulación no entrañará la de otras disposiciones del contrato de transporte. Sin embargo, un transportista podrá asumir una responsabilidad mayor y obligaciones más grandes que las previstas en estas Reglas Uniformes.</p>	<p>Artículo 25: Nulidad de las estipulaciones contractuales 1. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 20, toda estipulación contractual destinada a excluir, limitar o aumentar la responsabilidad, en el sentido de la presente Convención, del porteador, el porteador efectivo o sus empleados o representantes, invertir la carga de la prueba o reducir los períodos para las reclamaciones o limitaciones mencionados en los artículos 23 y 24 se considerará nula y sin efecto. Será nula y sin efecto cualquier estipulación por la que se ceda un beneficio del seguro de las mercaderías al porteador. 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo y sin perjuicio del artículo 21, se autorizarán estipulaciones contractuales en las que se especifique que el porteador o el porteador efectivo no es responsable de las pérdidas derivadas de: a) Un acto u omisión del capitán del buque, el piloto o cualquier otro miembro del personal de servicio del buque, del empujador o del remolcador durante la navegación o en la formación o disolución de un convoy empujado o</p>	<p>Artículo 23 1. Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el presente Convenio será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las condiciones del presente Convenio. 2. Lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplica a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas. Artículo 32 Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los Convenios particulares anteriores al daño por medio de los cuales las Partes derogan en las reglas del presente Convenio, ya por determinación de la ley aplicable, ya por una modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje deba efectuarse en lugares de la competencia de los Tribunales previstos en el artículo 28, párrafo primero. Artículo 33</p>	<p>Artículo 26: Nulidad de las cláusulas contractuales Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Convenio será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones del presente Convenio. Artículo 27: Libertad contractual Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impedirá al transportista negarse a concertar un contrato de transporte, renunciar a las defensas que pueda invocar en virtud del presente Convenio, o establecer condiciones que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<p>virtud de los términos del contrato de transporte, excluir o limitar su responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías si</p> <p>a) las mercancías son animales vivos, o</p> <p>b) el carácter o el estado de las mercancías o las circunstancias y los términos y condiciones en que ha de efectuarse el transporte son tales que justifican razonablemente un acuerdo especial, quedando entendido que los transportes comerciales corrientes hechos en el curso normal de las operaciones comerciales no quedarán afectados y que para el transporte de las mercancías no se emitirá ni habrá que emitir un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable.</p>	<p>sometidos a los términos del presente Convenio. Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.</p> <p>Artículo 6</p> <p>No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, el porteador, Capitán o agente del porteador y el cargador están en libertad, tratándose de mercancías determinadas, cualesquiera que sean para otorgar contratos estableciendo las condiciones que crean convenientes relativas a la responsabilidad y las obligaciones del porteador para estas mercancías, así como los derechos y las exenciones del porteador respecto de estas mismas mercancías o concernientes a sus obligaciones en cuanto al estado del buque para navegar, siempre que esta estipulación no sea contraria al orden público o concerniente a los cuidados o diligencia de sus comisionados o agentes en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidados y descarga de las mercancías transportadas por mar, y con tal que en este caso no hay sido expedido ni se expida ningún conocimiento, y que las condiciones del acuerdo recaído se</p>	<p>cargador o del consignatario.</p> <p>4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.</p>	<p>aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del presente Convenio.</p> <p>3. El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.</p> <p>4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicio como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se</p>			<p>remolcado, siempre que el porteador haya cumplido las obligaciones establecidas para la tripulación en el párrafo 3 del artículo 3, a menos que dicho acto u omisión sea el resultado de una intención de causar daño o de un comportamiento temerario a sabiendas de que probablemente se produciría ese daño;</p> <p>b) Un incendio o explosión a bordo del buque, cuando no sea posible probar que se debieron a falta del porteador o del porteador efectivo, o de sus empleados o representantes, o a un defecto del buque;</p> <p>c) Los defectos existentes antes del viaje de su buque o de un buque alquilado o fletado, si puede demostrar que tales defectos no pudieron detectarse antes del comienzo del viaje, pese a haber actuado con la debida diligencia.</p>	<p>Con excepción de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 5, nada en el presente Convenio podrá impedir al porteador rehusar la conclusión de un contrato de transporte o formular reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.</p> <p>Artículo 34</p> <p>Las disposiciones de los artículos 3 a 8 inclusive relativas a título de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.</p>	

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
	<p>inserten en un recibo, que será un documento no negociable y llevará la indicación de este carácter.</p> <p>Los Convenios celebrados en esta forma tendrán plenos efectos legales.</p> <p>No obstante, se conviene en que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios hechos en el curso de operaciones comerciales corrientes, sino solamente a otros cargamentos, en los cuales el carácter y la condición de las cosas que hayan de transportarse y las circunstancias, término y condiciones en que el transporte deba hacerse son de tal naturaleza que justifican un Convenio especial.</p> <p>Artículo 7</p> <p>Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o al cargador insertar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del buque, en el que las mercancías se transportan por mar.</p>		incoe el procedimiento.					

CAPÍTULO - JURISDICCIÓN Y ARBITRAJE

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
<u>AÚN NO FIGURAN DISPOSICIONES</u>		<p>Artículo 21: Jurisdicción 1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:</p> <p>a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o</p> <p>b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o</p> <p>c) El puerto de carga o el puerto de descarga; o</p> <p>d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.</p> <p>2. a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las</p>	<p>Artículo 26: Jurisdicción 1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:</p> <p>a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; b) El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; c) El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal.</p> <p>2. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio en</p>	<p>Artículo 31 1. Para todos los litigios a que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio, el demandante podrá escoger, fuera de las jurisdicciones de los países contratantes designadas de común acuerdo por las partes del contrato, las jurisdicciones del país en el territorio del cual:</p> <p>a) El demandado tiene su residencia habitual, su domicilio principal o sucursal de agencia por intermedio de la cual ha sido concluido el contrato de transporte; o</p> <p>b) Está situado el lugar en que el transportista se hizo cargo de la mercancía o el lugar designado para la entrega de la misma, no pudiendo escogerse más que estas jurisdicciones.</p> <p>2. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este artículo una acción esté incoada ante una jurisdicción competente en los términos de este párrafo, o cuando en dicho litigio se ha pronunciado fallo por tal jurisdicción, no se podrá intentar ninguna nueva acción por la misma causa y entre las mismas partes, a menos que la decisión de la jurisdicción ante la que se utilizó la primera acción no sea susceptible de ser ejecutada en el país donde la nueva acción ha sido interpuesta.</p>	<p>Artículo 46: Foro 1. Las acciones que se basen en las presentes Reglas Uniformes podrán incoarse ante los tribunales o cortes de justicia de los Estados Miembros designados por acuerdo entre las partes, o ante los tribunales o cortes de justicia de un Estado en cuyo territorio:</p> <p>a) El demandado tenga su domicilio o residencia habitual, su establecimiento principal o la sucursal o agencia que concertó el contrato de transporte, o</p> <p>b) Se encuentre el lugar donde el transportista se hizo cargo de la mercancía o el lugar designado para su entrega.</p> <p>No podrá recurrirse a ningún otro tribunal o corte de justicia.</p> <p>2. Cuando una acción basada en las presentes Reglas Uniformes esté tramitándose ante un tribunal o corte de justicia competente, de conformidad con el § 1, o cuando en ese litigio dicho tribunal o corte de justicia haya emitido un fallo, no podrá incoarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas a menos que el fallo del tribunal o corte de justicia ante el cual se interpuso la primera acción no sea ejecutable en el Estado en el que se incoe la nueva acción.</p>		<p>Artículo 28 1. La acción de responsabilidad deberá suscitarse, a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, ya ante el Tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el Tribunal de lugar de destino.</p> <p>2. El procedimiento se regulará por la ley del Tribunal que entiende en el asunto.</p>	<p>Artículo 33: Jurisdicción 1. Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino.</p> <p>2. Con respecto al daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero, una acción podrá iniciarse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, o en el territorio, o en el territorio de un Estado Parte en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento del accidente y hacia y desde el cual el transportista explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realiza sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que son de su propiedad o de otro transportista con el que tiene un acuerdo comercial.</p> <p>3. Para los fines del párrafo 2,</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		<p>normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional; sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento;</p> <p>b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.</p> <p>3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.</p> <p>4. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo, o cuando ese</p>	<p>un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.</p> <p>3. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación en el que se designe el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción.</p> <p>4. a) Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones de este artículo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;</p> <p>b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país no se considerarán como inicio de una nueva acción.</p> <p>Artículo 27: Arbitraje</p> <p>1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al</p>	<p>3. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este artículo un juicio fallado por una jurisdicción de un país contratante ha llegado a ser ejecutorio en este país, llega a ser igualmente ejecutorio en cada uno de los otros países contratantes, sobre todo después del cumplimiento de las formalidades prescritas a este efecto en el país interesado. Estas formalidades no pueden implicar revisión de la causa.</p> <p>4. Las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo se aplican a los juicios con oposición de partes, a los juicios por rebeldía y a las transacciones judiciales, pero no se aplicarán a los juicios que no sean ejecutorios, a no ser por provisión, ni a las condenas por daños y perjuicios que hubieran sido pronunciados en concepto de costas contra el demandante cuya demanda sea rechazada total o parcialmente.</p> <p>5. No podrá ser exigida fianza a los nacionales de los países contratantes que tengan su domicilio o establecimiento en uno de estos países, a fin de asegurar el pago de las costas judiciales por las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio.</p>				<p>a) “acuerdo comercial” significa un acuerdo, que no es un contrato de agencia, hecho entre transportistas y relativo a la provisión de sus servicios conjuntos de transporte aéreo de pasajeros;</p> <p>b) “residencia principal y permanente” significa la morada fija y permanente del pasajero en el momento del accidente. La nacionalidad del pasajero no será el factor determinante al respecto.</p> <p>4. Las cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso.</p> <p>Artículo 34: Arbitraje</p> <p>1. Con sujeción a lo previsto en este Artículo, las partes en el contrato de transporte de carga pueden estipular que toda controversia relativa a la responsabilidad del transportista prevista en el presente Convenio se resolverá por arbitraje. Dicho acuerdo se hará por escrito.</p> <p>2. El procedimiento de arbitraje se llevará a cabo, a elección del reclamante, en una de las jurisdicciones mencionadas en el artículo 33.</p> <p>3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicarán las disposiciones del presente Convenio.</p> <p>4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este Artículo se considerarán parte de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda condición de dicha cláusula o acuerdo que sea incompatible con</p>

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		<p>tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;</p> <p>b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción;</p> <p>c) A los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.</p> <p>5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.</p> <p>Artículo 22: Arbitraje</p> <p>1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.</p> <p>2. Cuando el contrato de fletamento comprenda</p>	<p>transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.</p> <p>2. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:</p> <p>a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:</p> <p>i) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o</p> <p>ii) El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato, o</p> <p>iii) El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o</p> <p>b) Cualquier otro lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.</p> <p>3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las disposiciones del presente Convenio.</p> <p>4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.</p>					dichas disposiciones será nula y de ningún afecto.

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		<p>una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.</p> <p>3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:</p> <p>a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:</p> <p>i) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o</p> <p>ii) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o</p> <p>iii) El puerto de carga o el puerto de descarga; o</p> <p>b) Cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.</p> <p>4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las</p>	<p>5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación relativa al transporte multimodal internacional.</p>					

INSTRUMENTO	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO	MULTIMODAL	CMR	CIM-COTIF 1999	CMNI	VARSOVIA	MONTREAL
		<p>normas del presente Convenio.</p> <p>5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.</p> <p>6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.</p>						