



Asamblea General

Distr. limitada
20 de septiembre de 2005
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
16º período de sesiones
Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005

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

Entrega: información presentada por la delegación de los Países Bajos

Nota de la Secretaría

En preparación del 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de los Países Bajos presentó un documento que se adjunta a continuación como anexo, a fin de facilitar el examen por parte del Grupo de Trabajo del capítulo sobre la entrega, que forma parte del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías.

La delegación de los Países Bajos ha informado de que ha distribuido oficiosamente entre otras delegaciones el texto del cuestionario que figura en el anexo de la presente nota con la finalidad de recopilar las opiniones de las delegaciones que respondan al cuestionario y para así facilitar las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre el capítulo relativo a la entrega.

El cuestionario que se adjunta como anexo se reproduce a continuación tal como lo recibió la Secretaría.



Anexo

Cuestionario sobre la “entrega”

Observaciones generales

1. En el presente cuestionario oficioso se formulan preguntas sobre el capítulo relativo a la entrega, que forma parte del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. No obstante, dado que la entrega supone el punto final de la responsabilidad del porteador, se han incluido también en el cuestionario las disposiciones sobre el período de responsabilidad. Además, se aborda la cuestión del transporte “franco de carga y descarga (y estibado)” (“FIO(S)”). Por último, al final del cuestionario se trata sobre la cuestión de la responsabilidad que tendrían el porteador y el cargador en caso de incumplimiento de sus obligaciones con arreglo a las disposiciones sobre la entrega.

2. En este cuestionario oficioso los textos de las disposiciones se han extraído del documento A/CN.9/WG.III/WP.56, en el que figuran los nuevos textos consolidados en los que se basarán próximamente las deliberaciones del 16º período de sesiones, que el Grupo de Trabajo celebrará en Viena. La numeración del articulado en este cuestionario es la del documento A/CN.9/WG.III/WP.56, que se ha preparado y está en proceso de traducción y publicación. A fin de evitar confusiones se añade a cada artículo entre corchetes la antigua numeración que figuraba en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32.

3. Artículo 11, párrafos 1, 2 y 4 (anteriormente, artículo 7, párrafos 1, 2 y 3).

Períodos de responsabilidad del porteador

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 12, el porteador será responsable de las mercancías, con arreglo al presente Convenio, desde el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte hasta el momento en que las mercancías sean entregadas al consignatario.

2. El momento y el lugar de recepción de las mercancías serán el momento y el lugar estipulados en el contrato de transporte o, a falta de tal estipulación, el momento y el lugar que sea conforme a la costumbre, las prácticas o los usos del comercio. En ausencia de tal estipulación o de toda costumbre, práctica o uso aplicable, el momento y el lugar de recepción de las mercancías serán el momento y el lugar donde el porteador o una parte ejecutante se haga efectivamente cargo de las mercancías.

4. El momento y el lugar de entrega de las mercancías serán el momento y el lugar estipulados en el contrato de transporte, o, a falta de tal estipulación, el momento y el lugar que sea conforme a la costumbre, las prácticas o los usos del comercio. En ausencia de tal estipulación o de toda costumbre, práctica o uso aplicable, el momento y el lugar de entrega de las mercancías serán el momento y el lugar de descarga de las mercancías desde el último medio de transporte en el que se hayan transportado con arreglo al contrato de transporte.

4. Formular una definición del concepto de entrega no resulta fácil. En algunos ordenamientos se requiere algún acto por parte del consignatario conforme ha recibido efectivamente las mercancías; en otros se considera “entrega”, el acto de poner a plena disposición del consignatario las mercancías. Esto último puede efectuarse físicamente o por medio de documentos, como una orden de entrega. A este respecto puede haber muchas variantes. Por esta razón, el proyecto evita definir la entrega y se limita a definir el comienzo y el final del período de responsabilidad del porteador.

5. Esta definición del comienzo y del final del período de responsabilidad es, en principio, una cuestión contractual; lo que es decisivo es lo que las partes hayan convenido en lo que será la recepción de las mercancías y su entrega. Por ejemplo, si en el contrato de transporte figura una disposición que dice: “El consignatario aceptará las mercancías al pie del buque tan pronto como le puedan ser entregadas”, la responsabilidad del porteador (con arreglo al contrato de transporte) concluirá una vez que haya depositado las mercancías en el muelle. Cuando no se haya concertado explícita ni implícitamente ninguna cláusula sobre el lugar y el momento de la recepción o de la entrega pero existan ciertas costumbres, prácticas o usos del ramo en el lugar de destino, serán aplicables esas costumbres, esas prácticas o esos usos. Si no es aplicable ninguna costumbre, práctica o usanza, se aplicará una disposición general de derecho supletorio. Así, el hacerse cargo de las mercancías o su descarga efectiva desde el último buque o vehículo en que hayan sido transportadas constituirán el lugar y el momento pertinentes de recepción o entrega. Una de las consecuencias será que el enfoque de la clásica cláusula de “aparejo a aparejo”, deberá referirse al alcance del contrato, y no a una exclusión de la responsabilidad del porteador.

6. *Preguntas:*

- a) *¿Considera aceptable este enfoque?*
- b) *¿Tiene alguna sugerencia que formular para mejorar la redacción del texto?*

7. **Artículo 11, párrafos 3 (nuevo) y 5 (anteriormente, párrafo 4 del artículo 7)**

3. De exigirse al consignador que entregue las mercancías, en el lugar de recepción, a una autoridad o a otro tercero al que con arreglo a la norma legal o reglamentaria aplicable deba hacerse esa entrega para que el porteador pueda recogerlas, el momento y el lugar en que el porteador recoja las mercancías de manos de esa autoridad o de ese tercero, será tenido por el momento y el lugar de recepción de las mercancías por el porteador con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2.

5. De exigirse al porteador que entregue las mercancías, en el lugar de entrega, a una autoridad o a otro tercero al que, con arreglo a la norma legal o reglamentaria aplicable, deba hacerse esa entrega para que el consignatario pueda recogerlas, dicha entrega ha de ser tenida por entrega de las mercancías, por el porteador al consignatario, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4.

8. En un número limitado de países, las mercancías exportadas deben entregarse a ciertas autoridades antes de que el porteador se haga cargo de ellas, o deben entregarse las mercancías importadas a ciertas autoridades antes de que le sean entregadas al consignatario. Esos párrafos abordan esas situaciones.
9. Preguntas:
- a) *¿Considera aceptable este enfoque?*
 - b) *¿Tiene alguna sugerencia que formular para mejorar la redacción del texto?*
10. **Artículo 11, párrafo 6 (nuevo) y artículo 14, párrafos 1 y 2 (anteriormente, artículo 11, párrafos 1 y 2)**

Artículo 11

- 6. A efectos de la determinación del período de responsabilidad del porteador y a reserva de lo dispuesto en el artículo 14 2) (anteriormente, 11 2)), no podrá estipularse en el contrato de transporte que:**
- a) **el momento de recepción de las mercancías sea posterior al comienzo de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte, o que**
 - b) **el momento de entrega de las mercancías sea anterior a la ultimación de la operación de descarga definitiva de las mercancías con arreglo al contrato de transporte.**

Artículo 14

- 1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 11 (anteriormente, 7), y a reserva de lo dispuesto en el artículo 27 (anteriormente, 8), el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, guardar, custodiar, descargar y entregar las mercancías.**
- [2. Las partes podrán estipular que las operaciones de carga, estiba y descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador o por alguna de las personas a las que se hace referencia en el artículo 35 (anteriormente, 32) la parte controladora o el consignatario. Dicha estipulación deberá ser mencionada en los datos del contrato.]**
11. Ante las opiniones expresadas en el Grupo de Trabajo de que el porteador podría abusar de la flexibilidad comercial del artículo 11 (anteriormente, artículo 7) a fin de reducir su período de responsabilidad, la Secretaría ha agregado al artículo 11 un nuevo párrafo 6), en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56. Además, ha introducido enmiendas sustanciales en el texto que figuraba entre corchetes en el párrafo 2 del artículo 14. En la nueva versión se dispone expresamente que en el período de responsabilidad deben entrar la carga y la descarga de las mercancías y que las únicas obligaciones que podrá delegar el porteador durante ese período serán la carga, el estibado y la descarga.
12. Con el efecto combinado del nuevo párrafo 6 del artículo 11 y del párrafo 2 enmendado del artículo 14 puede resolverse también el problema de las cláusulas FIO(S). La utilización de esas cláusulas es una práctica muy difundida en algunos

sectores de transportes marítimos¹. No obstante, a diferencia de lo que ocurre con los convenios de transporte terrestre, como el Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interior, de 2000 (“CMNI”), el Convenio de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, enmendado por el Protocolo de 1978 (“CMR”) y las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías, apéndice del Convenio sobre Transporte Internacional por Ferrocarril, enmendado por el Protocolo de Modificación de 1999 (“COTIF”), los convenios existentes de transporte marítimo prevén que la carga y la descarga son obligaciones (automáticas) del porteador. A consecuencia de ello, el derecho actual está, en este aspecto, en conflicto con la práctica establecida.

13. En los distintos ordenamientos este problema se resuelve de diversas maneras. Algunos de ellos adoptan la teoría de que una cláusula de FIO(S) determina el alcance del viaje. Siendo así, se considera que la entrega de las mercancías tiene lugar a bordo del buque. En otros ordenamientos, en cambio, se invocan la excepción del “acto u omisión del cargador” a fin de eximir al porteador de las consecuencias de un estibado inadecuado de la carga. Por otra parte, se considera también que una cláusula FIO(S) está vinculada a los costos de carga, estibado, etc. sólo si no repercute en la responsabilidad del porteador. Esta incertidumbre jurídica se ve agravada cuando la propia cláusula FIO(S) no está clara, con el resultado de que a veces distintos jueces de un mismo Estado llegan a diferentes conclusiones.

14. En el proyecto se trata de armonizar las disposiciones previendo en el nuevo párrafo 6 del artículo 11 y en el párrafo 1 del artículo 14 (anteriormente párrafo 1 del artículo 11) que la carga, el estibado y la descarga constituyen obligaciones del porteador que entran dentro de su período de responsabilidad. Subsiguientemente, el párrafo 2 del artículo 14 (anteriormente párrafo 2 del artículo 11) dispone que las cláusulas FIO(S) están legalmente permitidas y deben tenerse por una excepción a esa obligación del porteador. A consecuencia de estas disposiciones, la carga, el estibado y la descarga se hacen entrar en el ámbito del contrato de transporte y, por lo tanto, en el del proyecto de convenio. Una cláusula FIO(S) ya no puede, como tal, determinar el momento de recepción o entrega de las mercancías. Así las cosas, la carga, el estibado y la descarga no van en perjuicio de las demás obligaciones del porteador, como la de diligencia debida. Las demás consecuencias de una cláusula FIO(S) dependerán de su formulación. Si las partes tienen la intención de que la cláusula imponga la responsabilidad de la carga, del estibado y de la descarga al propietario de la carga, un porteador puede verse exonerado de responsabilidad por las consecuencias de un estibado inadecuado, pero únicamente dentro del ámbito del régimen de la responsabilidad enunciado en el artículo 17 (anteriormente, artículo 14). En dicho artículo se mantiene la excepción por ‘acto u omisión del cargador’, pero ahora esa excepción rige en el contexto de otra división de la carga

¹ Esta práctica existe casi exclusivamente en el sector de líneas no regulares, donde los cargadores/consignatarios prefieren a menudo ocuparse ellos mismos de las operaciones de carga y/o descarga porque, por ejemplo, son propietarios de la terminal pertinente o porque tienen especial experiencia en un determinado tipo de mercancías. En tales casos, el importe del flete excluye el costo de la carga y/o de la descarga. De conformidad con el artículo 10 (anteriormente, párrafo 4 del artículo 2), la aplicación del presente Convenio puede hacerse extensiva a los servicios de transportes no regulares, razón por la cual en el proyecto se presta atención a esta cuestión.

de la prueba, distinta de la que se hace en las Reglas de La Haya-Visby, entre el porteador y el demandante.

15. Preguntas:

- a) *Tras las revisiones hechas por la secretaría, ¿resulta aceptable la manera en que el proyecto de convenio regula la existencia de las cláusulas FIO(S)?*
- b) *¿Tiene alguna sugerencia que formular para mejorar la redacción del texto?*

16. **Artículo 46. Obligación de aceptar la entrega**

Cuando las mercancías hayan llegado a su punto de destino, el consignatario [que ejercite cualquiera de sus derechos con arreglo al contrato de transporte] deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento y lugar a que se hace referencia en el artículo 11 4) (anteriormente, 7 3)). [Si el consignatario, infringiendo esta obligación, deja las mercancías bajo la custodia del porteador o de la parte ejecutante, el porteador o la parte ejecutante actuarán respecto de las mercancías en calidad de agentes del consignatario, pero sin responsabilidad alguna por la pérdida o daño de esas mercancías, salvo que dicha pérdida o daño resulte de algún acto u omisión personal del porteador [o de la parte ejecutante] efectuado con la intención de causar dicha pérdida o dicho daño, o con negligencia temeraria y a sabiendas de que era probable que de ello resultara dicha pérdida o daño].

17. De conformidad con el artículo 13 (anteriormente, artículo 10), el porteador está obligado a entregar las mercancías al consignatario. Además, según la definición del párrafo k) del artículo 1 (anteriormente, párrafo i) del artículo 1), el consignatario es la persona que tiene derecho a que se le haga entrega de las mercancías. Se plantea, por tanto, el problema de hasta qué punto debe permitirse que un consignatario *no* se haga cargo de las mercancías. A este respecto, el texto del proyecto, incluidas las palabras que figuran entre corchetes, dispone que únicamente el consignatario que no intervenga activamente en el transporte no podrá hacerse cargo de las mercancías. A partir del momento en que intervenga activamente, deberá hacerse cargo de ellas. Esto es aplicable incluso cuando un consignatario tome muestras de las mercancías y posteriormente decida rechazarlas invocando el contrato de compraventa. De conformidad con el artículo 86 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos Internacionales de Compraventa de Mercaderías, ese consignatario, al hacerse cargo de las mercancías entregadas por el porteador, lo hace en nombre del vendedor. El consignatario inactivo, como por ejemplo el tenedor bancario de un conocimiento de embarque utilizado como garantía, no está obligado a hacerse cargo él mismo de las mercancías, pero puede tener que adoptar medidas con arreglo a los artículos 48 ó 49.

18. En los debates del Grupo de Trabajo se ha planteado la cuestión de si la obligación del consignatario debería ser incondicional. Por otra parte, una obligación incondicional tal vez haría que resultara demasiado fácil desprenderse de mercaderías que hayan perdido todo su valor comercial. También ha sido objeto de debate el grado de actividad del consignatario a partir del cual tendrá la obligación de aceptar las mercancías. A este respecto se señala lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 62 (anteriormente, párrafo 3 del artículo 60), que limita el grado de

actividad a fin de que el tenedor de un documento de transporte negociable deba asumir responsabilidades².

19. Preguntas:

- a) *¿Considera aceptable el enfoque enunciado en la primera frase del artículo 49, incluidas las palabras que figuran entre corchetes, o debería ser incondicional la obligación del consignatario de aceptar la entrega de las mercancías?*
- b) *Si ese enfoque es aceptable, ¿deberían especificarse otras condiciones para que el consignatario pudiera ejercer alguno de sus derechos, por ejemplo, las enunciadas en el párrafo 3 del artículo 62 (anteriormente, párrafo 3 del artículo 60)?*

20. La segunda frase de este artículo, relativa a la responsabilidad, se aborda en los párrafos 46 a 48 del presente cuestionario.

21. **Artículo 47. Obligación de acusar recibo**

De solicitarlo el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, el consignatario deberá acusar recibo de las mercancías entregadas por el porteador o por la parte ejecutante en la forma que sea habitual en el lugar de destino.

Esta disposición fue considerada generalmente aceptable por las delegaciones del Grupo de Trabajo y, por consiguiente, no resulta necesario formular preguntas específicas al respecto en este cuestionario.

22. **Artículo 48. Entrega en caso de no haberse emitido ni título de transporte negociable ni documento electrónico de transporte negociable**

De no haberse emitido ni título de transporte negociable ni documento electrónico de transporte negociable, será aplicable lo dispuesto en los apartados siguientes:

- a) **Caso de que no figure entre los datos del contrato, el nombre y la dirección del consignatario, la parte controladora deberá comunicar al porteador dichos datos antes de que las mercancías lleguen a su lugar de destino o a la llegada de las mismas a dicho lugar;**

b)

Variante A del apartado b)

El porteador deberá hacer entrega al consignatario de las mercancías en el momento y el lugar mencionados en el artículo 11 4) (anteriormente, 7 3)) al serle presentado por el consignatario algún medio de identificación adecuado;

² Esta disposición dice: "... todo tenedor que no sea el cargador, que no habrá ejercitado derecho alguno nacido del contrato de transporte, por la sola razón de que:

- a) convenga con el porteador, con arreglo al artículo 7 (anteriormente, 4) en sustituir un título de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable o, a la inversa, un documento electrónico de transporte negociable por un título de transporte negociable, o de que
- b) transfiera sus derechos con arreglo al artículo 61 (anteriormente, 59)".

Variante B del apartado b)

El porteador deberá hacer entrega al consignatario de las mercancías en el momento y lugar mencionados en el artículo 11 4) (anteriormente, 7 3)). El consignatario deberá presentar algún medio de identificación adecuado como requisito previo para poder reclamar la entrega.

Variante C del párrafo b)

El porteador deberá hacer entrega al consignatario de las mercancías en el momento y el lugar mencionados en el artículo 11 4) (anteriormente 7 3)). El porteador podrá denegar la entrega al consignatario si éste no presenta algún medio de identificación adecuado.

c) De no reclamar el consignatario al porteador la entrega de las mercancías, tras su llegada al lugar de destino, el porteador deberá informar al respecto a la parte controladora o, caso de no haber podido identificarla tras una gestión razonable a dicho fin, deberá informar al cargador. De haber obrado así, la parte controladora o el cargador deberá darle instrucciones en lo concerniente a la entrega de las mercancías. En el supuesto de que, tras una gestión razonable al respecto, el porteador no haya conseguido identificar y encontrar ni a la parte controladora ni al cargador, para los fines del presente apartado se considerará a la persona a la que se hace referencia en el artículo 34 (anteriormente, 31) como cargador de las mercancías. El porteador que haga la entrega de las mercancías a instancia de la parte controladora o del cargador, conforme a lo dispuesto en el presente apartado, quedará liberado de su obligación de hacer entrega de las mercancías con arreglo al contrato de transporte.

23. Este artículo regula el supuesto en que no se haya emitido ningún documento negociable o, por ejemplo, en situaciones de comercio electrónico, cuando no se ha emitido ningún documento en absoluto. El artículo enuncia el principio de que la parte controladora (que en esas situaciones es muchas veces el cargador) está obligada a garantizar que el porteador podrá entregar las mercancías. El Grupo de Trabajo ya hizo suyo este enfoque. La única cuestión pendiente de aclaración es la de si un porteador que esté obligado a entregar las mercancías conforme al artículo 13 (anteriormente, artículo 10) podría negarse a ello si el consignatario que reclamara la entrega no pudiera presentar la debida identificación. Se consideró que el proyecto de texto requería una aclaración al respecto y la secretaría ha propuesto dos variantes que pueden resolver la cuestión.

24. *Pregunta: ¿Prefiere la variante A (el texto original), la variante B o la variante C?*

25. **Artículo 49. La entrega, caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable**

De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, serán aplicables los siguientes párrafos:

a) i) A reserva de lo dispuesto en el artículo 46, el tenedor de un título de transporte negociable tendrá derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregarlas a dicho tenedor en el momento y el lugar mencionados en el artículo 11 4) (anteriormente, 7 3)) previa devolución por éste del título de transporte negociable. En el supuesto de que se haya emitido más de un original de dicho título, bastará con devolver uno solo, ya que los demás originales dejarán de tener todo efecto o validez.

ii) A reserva de lo dispuesto en el artículo 46, el tenedor de un documento electrónico de transporte negociable tendrá derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías, en cuyo caso el porteador hará entrega de las mercancías, en el momento y el lugar a los que se hace referencia en el artículo 11 4) (anteriormente, 7 3)) a dicho tenedor, si éste demuestra, de conformidad con los procedimientos a los que se hace referencia en el artículo 6, ser el tenedor del documento electrónico de transporte. A raíz de dicha entrega, el documento electrónico de transporte dejará de tener todo efecto o validez.

26. El problema que se plantea aquí es el conocimiento de embarque. Este documento proporciona una garantía a su tenedor al otorgarle el derecho exclusivo a hacerse cargo de las mercancías en el lugar de destino. Además, el conocimiento de embarque garantiza al porteador que, si entrega las mercancías al tenedor del conocimiento de embarque, quedará exento de su obligación de hacer la entrega. Ahora bien, estas funciones primordiales del conocimiento sólo pueden cumplirse si este documento está disponible en el lugar de destino. En caso contrario, puede producirse inseguridad para ambas partes. Para resolver el problema, el proyecto de convenio empieza por enunciar en este párrafo que el tenedor del conocimiento de embarque tendrá derecho a hacerse cargo de las mercancías, previa presentación de dicho conocimiento, pero no estará obligado a ello. Y, en tal caso, el porteador estará obligado a efectuar la entrega. Este enfoque se atiene a la práctica normal que actualmente se sigue.

27.

Artículo 49

b) Si el tenedor no reclama del porteador la entrega de las mercancías, una vez que hayan llegado a su lugar de destino, el porteador deberá informar de ello a la parte controladora o, si no ha conseguido, tras una gestión razonable a dicho fin, identificar o encontrar a la parte controladora, deberá informar al cargador. En dicho caso, la parte controladora o el cargador deberán dar instrucciones al porteador para la entrega de las mercancías. En el supuesto de que, tras una gestión razonable, el porteador no haya conseguido identificar y encontrar ni a la parte controladora ni al cargador, para los fines del presente párrafo se tendrá por cargador a la persona a la que se hace referencia en el artículo 34 (anteriormente, 31).

28. Cuando el conocimiento de embarque no está disponible en el lugar de destino de las mercancías, o cuando el tenedor del conocimiento no quiere hacerse cargo de las mercaderías, se aplica el mismo principio que en el artículo anterior: la parte controladora tiene la obligación primordial de cuidar de que el porteador esté en

condiciones de cumplir su obligación de entregar las mercancías conforme al contrato de transporte. La parte controladora es la parte interesada en las mercancías y puede haber que requerir que dicha parte proteja sus intereses. Puede ocurrir que la parte controladora no establezca contacto con el porteador y/o no pueda ser localizada por éste. En tal supuesto, el cargador, al ser la contraparte contractual original del porteador, debe asumir la responsabilidad de informar al porteador sobre la entrega. El cargador debe tratar de localizar a la persona a la que debería efectuarse la entrega o, de fracasar en su intento, puede asumir la responsabilidad de efectuar él mismo una entrega apropiada, por ejemplo, solicitando al porteador que almacene las mercancías en su nombre. Si el cargador no cumple con esta obligación, puede incurrir en responsabilidad. Por lo que respecta a la pauta de responsabilidad, véanse los párrafos 49 a 53 del cuestionario.

29.

Artículo 49

c) [Pese a lo dispuesto en el párrafo d),] el porteador que haga entrega de las mercancías a raíz de una orden recibida de la parte controladora o del cargador, de conformidad con lo dispuesto en el apartado b), quedará liberado de su obligación nacida del contrato, de hacer entrega de las mercancías al tenedor, con independencia de que le haya sido devuelto el título de transporte negociable o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable consiga demostrar, de conformidad con los procedimientos a que se hace referencia en el artículo 6, que él es el tenedor.

30. Cuando el porteador haga entrega de las mercancías, en principio, siguiendo las instrucciones de la parte controladora, el porteador queda liberado de su obligación de entregar las mercancías al consignatario conforme al contrato de transporte. No obstante, si no puede localizarse al tenedor del conocimiento de embarque (en cuyo caso el cargador debe dar instrucciones al porteador sobre la entrega), es de prever que no se presentará el conocimiento de embarque. Se plantea entonces la cuestión de qué derechos van asociados a dicho conocimiento de embarque una vez entregadas las mercancías por el porteador. Esta cuestión se aborda en el párrafo d) que figura a continuación.

31.

Artículo 49

Variante A del apartado d)

d) [A reserva de lo dispuesto en el apartado c),] de efectuar el porteador la entrega de las mercancías en el lugar de destino sin que le haya sido devuelto el título de transporte negociable o sin que el tenedor del documento electrónico de transporte haya efectuado la demostración mencionada en el apartado a) ii), toda persona que pase a ser tenedor, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías al consignatario o a alguna persona con derecho a dicha entrega en virtud de un arreglo contractual o de otra índole, distinto del contrato de transporte, adquirirá derechos [frente al porteador] en el marco del contrato de transporte únicamente si: i) el traspaso del título del transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable se efectuó en virtud de un arreglo convencional o de otra índole concertado antes de la mencionada entrega de las mercancías; o si ii) salvo que dicha persona, cuando pasó a ser el tenedor, no tuviera ni pudiera

haber tenido razonablemente conocimiento de dicha entrega. [El presente párrafo no será aplicable si el porteador efectuó la entrega de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el apartado c).]

32. Este párrafo regula dos supuestos. El primero de ellos es el caso en que existe un tenedor del conocimiento de embarque que lo adquirió una vez efectuada la entrega por el porteador, pero no conforme al contrato de transporte sino con arreglo a un acuerdo contractual previo a la entrega. Esta persona, según un caso típico, puede ser un comprador intermedio que forma parte de una cadena de compradores y vendedores a lo largo de la cual el conocimiento de embarque no se transmite con la suficiente rapidez para que llegue a tiempo al lugar de destino. Si ese comprador intermedio pasa a ser un tenedor del conocimiento de embarque después del que el porteador haya entregado las mercancías al comprador final, el comprador intermedio pierde el derecho a la entrega, pero puede haber adquirido un derecho a demandar al porteador cuando éste haya incurrido en responsabilidad por haber perdido las mercancías o por los daños que éstas hayan sufrido.

33. El otro supuesto es el que puede darse cuando una parte “inocente”, es decir, una persona que no tiene o no puede haber tenido conocimiento de la entrega, haya adquirido de buena fe el conocimiento de embarque. Esa persona estará protegida y podrá invocar el contenido del conocimiento de embarque, incluido el derecho a la entrega de las mercancías. No es fácil dar un ejemplo típico de este caso porque, supuestamente, cuando todas las partes que intervienen en una operación comercial actúan con diligencia (y honradez), tal situación no debería producirse. Sin embargo, es evidente que no puede excluirse, razón por la cual ha sido prevista en el texto.

34. En el Grupo de Trabajo se objetó que este párrafo no era lo suficientemente claro. Se sugirió que se aclarara la relación entre este párrafo y el anterior. Así pues, la Secretaría formuló la siguiente opción para paliar la cuestión: el apartado d) en esta variante es complementario del apartado c), y el apartado e) prevalece sobre los apartados c) y d).

35.

Artículo 49

Variante B del apartado d), que fusiona d) y e)

d) De entregarse las mercancías con arreglo al apartado c), toda persona que pase a ser tenedor una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías al consignatario o a alguna persona con derecho a dicha entrega en virtud de un arreglo contractual o de otra índole, distinto del contrato de transporte, adquirirá derechos nacidos del contrato de transporte, frente al porteador, salvo el derecho a la entrega de las mercancías, pero únicamente cuando el traspaso del título del transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable se haya efectuado a raíz de un acuerdo conceptual o de otra índole concertado con anterioridad a la entrega de las mercancías.

e) No obstante lo dispuesto en los apartados c) y d), todo tenedor que no haya tenido o que no pueda haber tenido conocimiento de dicha entrega en el momento en que pasó a ser tenedor, adquirirá todo derecho incorporado al título de transporte negociable o al documento electrónico de transporte negociable.

36. El Grupo de Trabajo en su conjunto apoyó en general el artículo 49. Según la opinión en general, el problema de la entrega sin presentación de un conocimiento de embarque debe resolverse. Las prácticas comerciales han debilitado el sistema de los conocimientos de embarque y debería tratarse de remediar el problema por el bien de los porteadores y también de los propietarios de la carga. No obstante, se advirtió que, a fin de establecer un buen equilibrio entre los distintos derechos y obligaciones, debe examinarse detenidamente el problema, a fin de que haya un equilibrio justo y de que se llegue a soluciones viables.

37. Preguntas:

- a) *¿La variante B le parece mejor que el proyecto original de apartado d)?*
- b) *¿Considera que el artículo 49 establece un justo equilibrio entre los distintos derechos y obligaciones?*
- c) *¿Estima viable el enfoque del artículo 49?*
- d) *¿Tiene alguna sugerencia que formular para mejorar el texto?*

38. **Artículo 50 (anteriormente, párrafo e) del artículo 49). Incumplimiento de la obligación de dar las instrucciones debidas**

De no haber dado la parte controladora o el cargador las instrucciones debidas al porteador con arreglo a los artículos 48 y 49 o de no ser posible encontrar ni a la parte controladora ni al cargador, el porteador, sin perjuicio de ningún otro recurso de que disponga frente a la parte controladora o al cargador, podrá ejercitar sus derechos conforme a lo previsto en los artículos 51, 52 y 53 (anteriormente, 50, 51 y 52).

39. El Grupo de Trabajo consideró esta disposición generalmente aceptable y, por consiguiente no se han formulado preguntas concretas al respecto en este cuestionario.

40. **Artículo 51 (anteriormente, 50). Imposibilidad de efectuar la entrega**

1. El porteador podrá ejercitar los derechos y recursos a que se hace referencia en el párrafo 2 por cuenta y riesgo de la persona que tenga derecho a que se le haga entrega de las mercancías, si las mercancías han llegado al lugar de destino y:

a) **Si el consignatario no aceptó efectivamente la entrega de las mercancías con arreglo a lo previsto en el presente capítulo en el momento y en el lugar a que se hace referencia en el artículo 11 4) (anteriormente, 7 3)) [y si no se ha concertado ningún contrato explícito o implícito entre el porteador o la parte ejecutante y el consignatario en lo concerniente a la custodia de las mercancías]; o**

b) **Si el porteador no está autorizado, conforme a la normativa legal o reglamentaria aplicable, a hacer entrega al consignatario de las mercancías,**

2. Los derechos y recursos a que se hace referencia en el párrafo 1, son:

a) **almacenar las mercancías en algún lugar adecuado;**

b) **desembalar las mercancías si se encuentran en contenedores, o tomar toda otra medida que, en opinión del porteador, venga razonablemente impuesta por las circunstancias; o**

c) **hacer que las mercancías se vendan de conformidad con las prácticas, o las prescripciones legales o reglamentarias, del lugar donde las mercancías se encuentren en dicho momento.**

3. De venderse las mercancías con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 c), el porteador deberá conservar el producto de la venta en provecho de la persona que tenga derecho a la entrega de las mercancías, a reserva de toda deducción por concepto de todo otro gasto que hayan ocasionado las mercancías y de toda otra suma que le sea debida a título de porteador.

41. Las delegaciones del Grupo de Trabajo expresaron en general su apoyo al enfoque adoptado en esta disposición. Por lo tanto, quedaba pendiente la parte que figuraba entre corchetes que, en opinión de algunos delegados, resultaba algo confuso.

42. *Preguntas:*

- a) *¿Considera que deberían mantenerse en el texto las palabras que figuran entre corchetes en el apartado a)?*
- b) *En caso afirmativo, ¿tiene alguna sugerencia que formular para mejorar el texto?*

43. **Artículo 52 (anteriormente, 51). Notificación de llegada a su lugar de destino**

El porteador podrá hacer uso del derecho mencionado en el artículo 51 únicamente tras haber notificado, con antelación razonable, de la llegada de las mercancías a su lugar de destino, a la persona indicada en los datos del contrato, de haberse indicado alguna, como persona a la que se haya de notificar dicha llegada, o al consignatario, o si no a la parte controladora o al cargador.

44. Este artículo dispone que el porteador debe procurar evitar toda situación en que el consignatario no vaya a reaccionar adecuadamente.

45. *Preguntas:*

- a) *¿Considera aceptable este enfoque?*
- b) *¿Tiene alguna sugerencia que formular para mejorar la redacción del texto?*

46. **Artículo 53 (anteriormente, 50 2)). Responsabilidad del porteador por mercancías que no haya podido entregar**

Al ejercer alguno de sus derechos mencionados en el artículo 51 2) (anteriormente, 50 2)), el porteador o una parte ejecutante será responsable por la pérdida o el daño sufrido por las mercancías, solamente si dicha pérdida o dicho daño se deben [a un acto u omisión del porteador o de la parte ejecutante que se haya cometido con intención de causar dicha pérdida o dicho daño o con negligencia temeraria y a sabiendas de que se ocasionaría probablemente dicha pérdida o dicho daño].

47. En este artículo y en la segunda frase del artículo 46 se regula la responsabilidad del porteador en caso de pérdida de las mercancías o de daños sufridos por ellas cuando dichas mercancías no puedan ser entregadas. La principal cuestión que se plantea es el grado de responsabilidad que debe fijarse para el porteador en tales circunstancias. Estas circunstancias pueden ser, por ejemplo, en

derecho interno, el “incumplimiento por parte del acreedor” (cuando el consignatario sea el acreedor del porteador), la situación de un “agente (o depositante de fianza) por necesidad” (cuando el porteador sea ese agente o depositante) y supuestos similares. En esas circunstancias especiales, el grado de responsabilidad de una persona que tenga un determinado deber de custodia de las mercancías suele ser inferior al que tendría en circunstancias normales.

48. *Preguntas:*

- a) *¿Considera que deberían fundirse en una única disposición los textos relativos a la responsabilidad del porteador enunciados en los artículos 46 y 53 (anteriormente 52)?*
- b) *En caso de fusión de dichos artículos, ¿cuál sería a su juicio el grado aceptable de responsabilidad del porteador en caso de pérdida de las mercancías o de daños sufridos por éstas en las circunstancias enunciadas en los artículos 46 y 51 (anteriormente artículo 50)?*
- c) *Si prefiere que no se unan los dos artículos, sírvase indicar el grado de responsabilidad que preferiría para cada tipo de situación.*

49. **Responsabilidad del porteador y del cargador por el incumplimiento de una obligación derivada del Convenio que aún no se haya abordado**

50. El capítulo 10 no tiene la pretensión de aportar soluciones a todos los posibles problemas relacionados con la entrega. El capítulo se centra en el principal problema, a saber el de que las mercancías lleguen a su lugar de destino sin que haya nadie para hacerse cargo de ellas o haya un consignatario que no esté dispuesto a que le sean entregadas. Más adelante, en el capítulo se fija la posición jurídica del porteador y del consignatario en tales supuestos. Cabría añadir al texto una o varias disposiciones en que se enunciara el grado de responsabilidad del porteador y del cargador cuando uno de ellos incumpla alguna de sus obligaciones en lo que respecta a la entrega. Tal incumplimiento puede dar lugar a una reclamación en virtud del proyecto de convenio.

51. La obligación del porteador de entregar las mercancías al consignatario se regula en el artículo 13 (anteriormente, artículo 10). ¿Qué ocurre si el porteador no entrega las mercancías a la persona que tenga derecho a hacerse cargo de ellas? El capítulo 6 (anteriormente, capítulo 5) sólo es aplicable a la pérdida de las mercancías, a los daños sufridos por ellas o a la demora en su entrega, pero no, por ejemplo, a la falta de entrega. ¿Debería el proyecto de convenio contener una disposición en la que se fijara el grado de responsabilidad del porteador por actos de incumplimiento del proyecto de convenio que no consistieran en haber causado la pérdida de las mercancías, los daños sufridos por ellas o la demora en su entrega? Esta disposición (que no debería necesariamente insertarse en el capítulo 10) podría prever una responsabilidad basada en una falta, con la inversión de la carga de la prueba, similar a la disposición relativa a la responsabilidad del cargador en el párrafo 1 del artículo 31 (anteriormente, párrafo 1 del artículo 29). Suponiendo, por ejemplo, que el plazo y la limitación de la responsabilidad sean aplicables a *cualquier* demanda contra el porteador con arreglo al proyecto de convenio, puede resultar más bien lógico que se fije el grado de responsabilidad del porteador también por actos que no tengan como consecuencia la pérdida, los daños o la demora en la entrega de las mercancías.

52. Puede plantearse un problema similar en lo relativo a la responsabilidad del cargador. En virtud del capítulo 8 (anteriormente, capítulo 7), la responsabilidad del cargador se limita a los incumplimientos del artículo 28 (anteriormente 25) y del párrafo a) del artículo 30 (anteriormente, 27 a)). ¿Convendría hacer extensivo este grado de responsabilidad, por ejemplo, al incumplimiento por parte del cargador de su obligación de aceptar la entrega conforme al artículo 46, o, adoptando un criterio más estricto, a cualquier incumplimiento de obligaciones derivadas del proyecto de convenio, siempre que la responsabilidad del cargador no se regule en alguna otra disposición (como el de responsabilidad objetiva prevista en el párrafo 2 del artículo 31 (anteriormente, párrafo 2 del artículo 29))?

53. Preguntas:

- a) *¿Considera que el proyecto de convenio debería contener una disposición general que regulara la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones que se deriven del proyecto de convenio y que fuera aplicable en la medida en que su responsabilidad no estuviera ya regulada en otras disposiciones (como en el capítulo 6 (anteriormente, capítulo 5) y en el artículo 53 (anteriormente, artículo 52))? ¿O debería dejarse esta cuestión al arbitrio del derecho interno?*
- b) *¿Considera que en el proyecto de convenio debería hacerse extensiva la disposición sobre la responsabilidad del cargador enunciada en el párrafo 1 del artículo 31 (anteriormente, párrafo 1 del artículo 29) al incumplimiento de cualquiera de las obligaciones que tiene el cargador en virtud del proyecto de convenio y que fuera aplicable en la medida en que la responsabilidad del cargador no estuviera regulada en otras disposiciones? ¿O debería dejarse esa cuestión al arbitrio del derecho interno?*