

**Asamblea General**

Distr. limitada
14 de noviembre de 2007
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
21º período de sesiones
Viena, 14 a 25 de enero de 2008

Derecho del transporte**Proyecto de convenio sobre el transporte [total o
parcialmente] [marítimo] de mercancías****Nota de la Secretaría****Índice**

	<i>Página</i>
Introducción	6
Proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías ..	7
Capítulo 1. Disposiciones generales	7
Artículo 1. Definiciones	7
Artículo 2. Interpretación del presente Convenio	10
Artículo 3. Requisitos de forma	10
Artículo 4. Aplicabilidad de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad ..	11
Capítulo 2. Ámbito de aplicación	11
Artículo 5. Ámbito de aplicación general	11
Artículo 6. Exclusiones específicas	12
Artículo 7. Aplicación a ciertas partes	12



Capítulo 3. Documentos electrónicos de transporte	13
Artículo 8. Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte	13
Artículo 9. Procedimientos para el empleo de documentos electrónicos de transporte negociables o del equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido.	13
Artículo 10. Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable.	14
Capítulo 4. Obligaciones del porteador	14
Artículo 11. Transporte y entrega de las mercancías	14
Artículo 12. Período de responsabilidad del porteador	14
Artículo 13. Transporte no incluido en el objeto del contrato de transporte	15
Artículo 14. Obligaciones específicas	16
Artículo 15. Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar	16
Artículo 16. Mercancías que puedan constituir un peligro	16
Artículo 17. Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar	17
Capítulo 5. Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso	17
Artículo 18. Fundamento de la responsabilidad	17
Artículo 19. Responsabilidad del porteador por actos ajenos	19
Artículo 20. Responsabilidad de la parte ejecutante marítima	20
Artículo 21. Responsabilidad solidaria	21
Artículo 22. Retraso	21
Artículo 23. Cálculo de la indemnización	21
Artículo 24. Aviso en caso de pérdida, daño o retraso	22
Capítulo 6. Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte	23
Artículo 25. Desvío de ruta durante el transporte por mar	23
Artículo 26. Transporte sobre cubierta	23
Artículo 27. Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar	24
Capítulo 7. Obligaciones del cargador frente al porteador	25
Artículo 28. Entrega de las mercancías para su transporte	25
Artículo 29. Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones	25
Artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos	25
Artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador	26

Artículo 32. Información requerida para formular los datos del contrato	26
Artículo 33. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas	27
Artículo 34. Asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador	28
Artículo 35. Responsabilidad del cargador por actos ajenos	28
Artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador	28
Capítulo 8. Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte	29
Artículo 37. Emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte	29
Artículo 38. Datos del contrato.	29
Artículo 39. Identidad del porteador	30
Artículo 40. Firma	30
Artículo 41. Deficiencias en los datos del contrato.	31
Artículo 42. Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato	31
Artículo 43. Valor probatorio de los datos del contrato	33
Artículo 44. “Flete prepagado”.	34
Capítulo 9. Entrega al destinatario	34
Artículo 45. Obligación de aceptar la entrega.	34
Artículo 46. Obligación de confirmar la recepción.	35
Artículo 47. Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable	35
Artículo 48. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido	36
Artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido el equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido	37
Artículo 50. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable.	38
Artículo 51. Mercancías pendientes de entrega.	40
Artículo 52. Retención de las mercancías	42
Capítulo 10. Derechos de la parte controladora	42
Artículo 53. Ejercicio y contenido del derecho de control	42
Artículo 54. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control.	42
Artículo 55. Ejecución por el porteador de las instrucciones.	44
Artículo 56. Validez de la entrega	45

Artículo 57. Modificaciones del contrato de transporte	45
Artículo 58. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador.	45
Artículo 59. Autonomía contractual de las partes	46
Capítulo 11. Transferencia de derechos.	46
Artículo 60. Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable	46
Artículo 61. Responsabilidad del tenedor	47
Capítulo 12. Límites de la responsabilidad.	47
Artículo 62. Límites de la responsabilidad	47
Artículo 63. Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso . . .	49
Artículo 64. Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad	50
Capítulo 13. Ejercicio de acciones	50
Artículo 65. Plazo para el ejercicio de acciones	50
Artículo 66. Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones	51
Artículo 67. Acción de repetición.	51
Artículo 68. Acciones contra la persona identificada como porteador	51
Capítulo 14. Jurisdicción	52
Artículo 69. Acciones contra el porteador.	52
Artículo 70. Acuerdos de elección de foro.	52
Artículo 71. Acciones contra la parte ejecutante marítima.	53
Artículo 72. Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales	53
Artículo 73. Embargo preventivo y otras medidas cautelares	53
Artículo 74. Consolidación y traslado de acciones	54
Artículo 75. Acuerdos posteriores al nacimiento de una controversia y jurisdicción en casos de comparecencia del demandado.	54
Artículo 76. Reconocimiento y ejecución	54
Artículo 77. Aplicabilidad del capítulo 14.	55
Capítulo 15. Arbitraje.	55
Artículo 78. Acuerdos de arbitraje.	55
Artículo 79. Acuerdos de arbitraje en el transporte no regular.	56
Artículo 80. Acuerdos de arbitraje posteriores al nacimiento de una controversia. . .	57
Artículo 81. Aplicabilidad del capítulo 15.	57

Capítulo 16. Validez de las cláusulas contractuales	57
Artículo 82. Disposiciones generales	57
Artículo 83. Normas especiales relativas a los contratos de volumen	58
Artículo 84. Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías	59
Capítulo 17. Cuestiones no reguladas por el presente Convenio	60
Artículo 85. Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte	60
Artículo 86. Limitación global de la responsabilidad	60
Artículo 87. Avería gruesa	60
Artículo 88. Pasajeros y su equipaje	61
Artículo 89. Daños causados por un accidente nuclear	61
Capítulo 18. Disposiciones finales	62
Artículo 90. Depositario	62
Artículo 91. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión	62
Artículo 92. Denuncia de otros convenios	62
Artículo 93. Reservas	63
Artículo 94. Procedimiento y efecto de las declaraciones	63
Artículo 95. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados	64
Artículo 96. Participación de organizaciones regionales de integración económica	64
Artículo 97. Entrada en vigor	65
Artículo 98. Revisión y enmienda	65
Artículo 99. Enmienda de los límites	66
Artículo 100. Denuncia del presente Convenio	68

Introducción

1. En su 34º período de sesiones, en 2001, la Comisión estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y le encomendó la tarea de preparar, en estrecha colaboración con otras organizaciones internacionales interesadas, un instrumento de rango legal sobre cuestiones concernientes al transporte internacional de mercancías, tales como el ámbito de aplicación del nuevo instrumento preconizado, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones del porteador, la responsabilidad del porteador, las obligaciones del cargador y los documentos de transporteⁱ. El Grupo de Trabajo comenzó sus deliberaciones sobre un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías en su noveno período de sesiones en 2002. La compilación más reciente de referencias concernientes al historial legislativo del proyecto de instrumento figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.100.

2. El presente documento contiene una versión revisada y refundida de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías preparado por la Secretaría previo a la presentación de su texto al examen de la Comisión en su 41º período de sesiones, en 2008. Los cambios introducidos en el anterior texto refundido examinado por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.81 y A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1) pueden verse indicados en las notas del nuevo texto, haciéndose referencia, cuando proceda, al documento de trabajo en el que esté publicada dicha versión revisada, o al párrafo del informe en el que se introdujo la modificación.

ⁱ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 y corrección (A/56/17 y Corr.3, párr. 345.)*

Proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos.

2. Por “contrato de volumen” se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o un margen entre uno y otro.

3. Por “transporte de línea regular” se entenderá el servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un calendario de fechas de navegación a disposición del público.

4. Por “transporte no regular” se entenderá todo transporte que no sea de línea regular.

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

6. a) Por “parte ejecutante” se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control¹.

b) El término “parte ejecutante” no incluye a persona alguna que sea directa o indirectamente contratada por el cargador, por el cargador documentario, por el consignador, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador².

¹ Se ha suprimido el texto “... comprende a los subcontratistas, empleados y auxiliares o representantes de una parte ejecutante en la medida en que igualmente ejecuten o se comprometan a ejecutar cualquiera de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte ...” por estar dichas partes ya incluidas en la definición de “parte ejecutante” que se da en la primera oración.

² Texto revisado conforme fue convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 141, 142 y 153). El Grupo de Trabajo convino asimismo en incluir, en el apartado b), el texto siguiente “(Por parte ejecutante no deberá entenderse:) i) ni a los empleados del porteador o de una parte ejecutante; ii) ni ... pero luego se estimó que dicha formulación daría lugar a dificultades. Se pensó que excluir a los “empleados” de la definición de “parte ejecutante” daría lugar a dudas acerca de la responsabilidad de toda parte ejecutante marítima por los actos de sus empleados,

7. Por “parte ejecutante marítima” se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga del buque³. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria⁴.

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

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

10. Por “consignador” se entenderá la persona que entregue las mercancías al porteador o a una parte ejecutante para su transporte.

11. Por “tenedor” se entenderá:

a) La persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable y, i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado, o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o

b) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable y que disponga del control exclusivo sobre dicho documento con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 9.

12. Por “destinatario” se entenderá la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte.

13. Por “derecho de control” sobre las mercancías se entenderá el derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte, conforme a lo previsto en el capítulo 11.

14. Por “parte controladora” se entenderá la persona que con arreglo al artículo 53 esté legitimada para ejercer el derecho de control.

siendo, por ello, posible que el Grupo de Trabajo prefiera considerar el nuevo texto reformulado del art. 4 y la inserción de una nueva disposición en el artículo 20 4), a fin de dar curso a su decisión de que los empleados de una parte ejecutante no marítima no podrán ser tenidos por personalmente responsables en el marco del futuro convenio.

³ Se ha suprimido el texto, “pero, en caso de efectuarse un trasbordo, la parte ejecutante que ejecute alguna de las obligaciones del porteador en algún tramo terrestre durante el período que medie entre la salida de las mercancías de un puerto y su llegada a otro puerto de carga no será considerada parte ejecutante marítima”, ya que se estimó que la oración final de la definición regulaba conforme procedía el supuesto de que se efectuara un trasbordo.

⁴ Texto revisado de esta disposición conforme fue convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 141, 144, 145 y 153). Se estima que el texto actual será tenido por aplicable a las vías de navegación interna. Se ha suprimido además la definición de “parte ejecutante no marítima” conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párr. 139).

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

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

b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.

16. Por “documento de transporte negociable” se entenderá el documento de transporte que indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto que las mercancías se han consignado a la orden del cargador, a la orden del destinatario o al portador del documento, y que no contenga una declaración expresa de que es un documento “no negociable”.

17. Por “documento de transporte no negociable” se entenderá el documento de transporte que no sea negociable.

18. Por “comunicación electrónica” se entenderá la información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios análogos, con el resultado de que la información comunicada sea accesible para su ulterior consulta.

19. Por “documento electrónico de transporte” se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador o por una parte ejecutante mediante comunicación electrónica con arreglo a un contrato de transporte, incluida la información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna otra forma al mismo, por el porteador o por una parte ejecutante, simultáneamente a su emisión o después de ésta, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que cumpla al menos una de las condiciones siguientes:

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

b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.

20. Por “documento electrónico de transporte negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte:

a) Que indique, mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del destinatario, y que no contenga una declaración expresa de que es un documento “no negociable”, y

b) Cuyo empleo satisfaga los requisitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 9.

21. Por “documento electrónico de transporte no negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte que no sea negociable.

22. Por “emisión” y “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la emisión y la transferencia del control exclusivo sobre el documento.

23. Por “datos del contrato” se entenderá la información relativa al contrato de transporte o a las mercancías (incluidas las condiciones, anotaciones, firmas y endosos) que figure en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.

24. Por “mercancías” se entenderán los géneros, los productos y los artículos de todo tipo que el porteador se comprometa a transportar en virtud de un contrato de transporte, incluido el embalaje y todo contenedor o equipo auxiliar no facilitado por el porteador, o en su nombre.

25. Por “buque” se entenderá cualquier buque o embarcación utilizada para transportar mercancías por mar.

26. Por “contenedor” se entenderá todo tipo de contenedor, plataforma o tanque portátil y cualquier otra unidad de carga similar utilizada para agrupar mercancías, así como todo equipo auxiliar de dicha unidad de carga.

27. Por “flete” se entenderá la remuneración que ha de pagarse al porteador por el transporte de las mercancías con arreglo a un contrato de transporte.

28. Por “domicilio” se entenderá a) el lugar donde una sociedad o cualquier otra persona jurídica o asociación de personas físicas o jurídicas tenga i) su sede estatutaria, el lugar de constitución o su domicilio inscrito, según cuál resulte aplicable⁵, ii) su administración central, o iii) su establecimiento principal, y b) el lugar donde una persona física tenga su residencia habitual.

29. Por “tribunal competente” se entenderá todo tribunal de un Estado Contratante que, conforme a la normativa aplicable en ese Estado para el reparto interno de la competencia entre sus tribunales, goce de competencia para conocer de la controversia.

Artículo 2. Interpretación del presente Convenio

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

Artículo 3. Requisitos de forma⁶

Cualquier notificación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en el párrafo 3 del artículo 20, en los párrafos 1 a 3 del artículo 24, en los apartados b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 38, en el apartado b) del párrafo 4 del artículo 42, en el artículo 46, en el párrafo 3 del artículo 51, en el párrafo 1 del artículo 54⁷, en el párrafo 1 del

⁵ Se ha sustituido “según sea el caso” por “según cuál resulte aplicable”.

⁶ El Grupo de Trabajo tal vez estime aconsejable insertar una nota explicativa en el texto final en el sentido de que las notificaciones contempladas en el presente convenio que no estén reguladas por el art. 3 podrán efectuarse por cualquier vía de comunicación, incluso verbalmente o por un intercambio de mensajes de datos que no satisfaga la definición de “comunicación electrónica”. Un rasgo esencial de toda “comunicación electrónica” es que sea capaz de cumplir toda función asignable a un escrito consignado sobre papel (véase *supra*, nota de la definición de “comunicación electrónica”).

⁷ Dada la decisión del Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 116 y 118) de suprimir el art. 61, se ha suprimido en el art. 3 la remisión que se hacía al apartado d) del art. 61.

artículo 62, los artículos 66 y 69 y en los párrafos 1 y 5 del artículo 83 deberán hacerse por escrito. Podrán utilizarse comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario.

Artículo 4. Aplicabilidad de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad

1. Cualquier disposición del presente Convenio que pueda prever una excepción para el porteador, o limitar su responsabilidad, será aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, que se inicie en relación con la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías objeto de un contrato de transporte, o por el incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el presente Convenio, contra:

- a) El porteador o una parte ejecutante marítima;
- b) El capitán, algún miembro de la tripulación o cualquier otra persona que preste servicios a bordo del buque; o
- c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima⁸.

2. Cualquier disposición del presente Convenio que pueda prever una excepción para el cargador o el cargador documentario será aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, que se inicie contra el cargador, el cargador documentario o sus subcontratistas, empleados, representantes o auxiliares⁹.

CAPÍTULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 5. Ámbito de aplicación general

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en Estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante:

- a) El lugar de la recepción;

⁸ Aclaración del texto en A/CN.9/WG.III/WP.81 que fue examinada por el Grupo de Trabajo en A/CN.9/621, párr. 149. El Grupo de Trabajo tal vez observe que se ha reformulado ligeramente el texto examinado en A/CN.9/621, párrs. 141 y 149, procurando hacerlo más preciso a la luz de las metas señaladas por el Grupo de Trabajo, conforme a lo ya indicado en la nota a pie de página del apartado b) de la definición de “parte ejecutante”. Los apartados del texto reformulado del párrafo 1 de este artículo, y la inserción del texto “conforme al régimen aplicable en materia de responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole”, constituyen una reformulación destinada a incorporar los nuevos párrs. 2 y 3 del texto ya aceptado por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 141, 149 y 153).

⁹ El nuevo texto del párr. 2 responde a la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párr. 17) de que el amparo otorgado por el art. 4 fuera también aplicable al cargador, en la medida en que el régimen del convenio se ocupara de la responsabilidad del cargador.

- b) El puerto de carga;
- c) El lugar de la entrega; o
- d) El puerto de descarga.

2. El presente Convenio será aplicable sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o de cualquier otra parte interesada.

Artículo 6. Exclusiones específicas

1. El presente Convenio no será aplicable a los siguientes contratos¹⁰ en el transporte de línea regular:

- a) Los contratos de fletamento, y
- b) Otros contratos¹¹ para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque¹².

2. El presente Convenio no será aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando:

- a) No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato¹³ para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y
- b) El documento de transporte o el documento electrónico de transporte, que constituya prueba del contrato de transporte, sea además prueba de la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante.

Artículo 7. Aplicación a ciertas partes

No obstante, lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio será aplicable a las relaciones entre el porteador y el consignador, el destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sea parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del presente Convenio. Sin embargo, el presente Convenio no será aplicable a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su ámbito de aplicación a tenor del artículo 6.

¹⁰ Se ha sustituido “contrato de transporte” por “contrato en el transporte” ya que el fletamento y otros contratos similares están conceptuados como contratos de transporte en algunos países, pero no en otros; se sugiere, por ello, que la mera referencia a “los siguientes contratos” bastará para obtener un trato coherente, en todos los países, de los contratos de esta índole, cualquiera que sea la concepción del fletamento.

¹¹ Aclaración del texto en A/CN.9/WG.III/WP.81 (examinada por el Grupo de Trabajo en A/CN.9/621, párr. 21), sin alterar su sentido. Se ha sustituido al comienzo de este apartado la expresión “los contratos” por “otros contratos”.

¹² Se ha suprimido, por redundante, el texto “se trate o no de contratos de fletamento”.

¹³ Aclaración del texto en A/CN.9/WG.III/WP.81 (examinada por el Grupo de Trabajo en A/CN.9/621, párr. 21), sin alterar su sentido. Se ha sustituido el término “un contrato” por “otro contrato”.

CAPÍTULO 3. DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE

Artículo 8. Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte

A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio:

- a) Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Convenio podrá ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se haga con el consentimiento del porteador y del cargador; y
- b) La emisión, el control exclusivo¹⁴ o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un documento de transporte.

Artículo 9. Procedimientos para el empleo de documentos electrónicos de transporte negociables o del equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido¹⁵

1. El empleo de un documento electrónico de transporte negociable o del equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido deberá observar ciertos procedimientos que prevean:
 - a) El método para la emisión y la transferencia del documento al tenedor previsto;
 - b) Las medidas para asegurar que el documento electrónico de transporte negociable emitido conserve su integridad;
 - c) La forma en que el tenedor o el destinatario¹⁶ podrá probar su condición de tal; y
 - d) La forma en que se dará confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor o al destinatario¹⁷, o de que, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 10, en el apartado a) del artículo 49¹⁸, o en los apartados a) ii) y c) del artículo 50, el documento electrónico de transporte¹⁹ ha perdido su eficacia o validez.

¹⁴ Se ha insertado el término “exclusivo” en aras de una mayor precisión.

¹⁵ Se ha insertado “o del equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido” tanto en el título como en el cuerpo de este artículo, para rectificar así una omisión de la versión anterior.

¹⁶ Se hace ahora referencia, en el apartado c), al “destinatario” a fin de que este requisito resulte aplicable a un equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que haya de ser restituido.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Se ha insertado en el apartado d) una remisión al “apartado a) del art. 49” a fin de hacer esta regla aplicable a un equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido.

¹⁹ Se ha suprimido el término “negociable”, al hacerse ahora referencia al art. 49 a).

2. Los procedimientos exigidos en el párrafo 1 del presente artículo, deberán figurar en los datos del contrato y ser de fácil comprobación²⁰.

Artículo 10. Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor deberá restituir al porteador el documento de transporte negociable, o todos los originales, si se emitió más de uno;

b) El porteador deberá emitir al tenedor un documento electrónico de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento de transporte negociable; y

c) A partir de ese momento, el documento de transporte negociable quedará privado de su eficacia o validez.

2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento de transporte negociable:

a) El porteador deberá emitir al tenedor, en lugar del documento electrónico, un documento de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento electrónico de transporte negociable; y

b) A partir de ese momento, el documento electrónico de transporte negociable quedará privado de su eficacia o validez.

CAPÍTULO 4. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

Artículo 11. Transporte y entrega de las mercancías

Con arreglo al presente Convenio, y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario.

Artículo 12. Período de responsabilidad del porteador

1. El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o

²⁰ Como se indicó en la nota 34 de A/CN.9/WG.III/WP.47 y se convino en párrs. 198 y 199 de A/CN.9/576, se mantiene la expresión “de fácil comprobación” para indicar, sin excesivo detalle, que esos procedimientos deberán estar al alcance de toda parte que tenga un interés legítimo en conocerlos antes de concertar un compromiso jurídico que dependa de la validez de un documento electrónico de transporte negociable. Se observó además que el sistema previsto funcionaría de manera muy parecida al de la accesibilidad actual de toda cláusula o condición consignada sobre un conocimiento de embarque. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si procede que se den algunas indicaciones conexas en una nota o comentario que se adjunte al texto del futuro convenio.

una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento en que las mercancías sean entregadas²¹.

2. a) Si la ley o el reglamento aplicable en el lugar de la recepción exige que el consignador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero²².

b) Si la ley o el reglamento aplicable en el lugar de la entrega exige que el porteador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el destinatario pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador terminará cuando las entregue a dicha autoridad o tercero²³.

3. Para la determinación del período de responsabilidad, y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2, las partes podrán estipular entre ellas el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que²⁴:

a) En el momento de la recepción de las mercancías es posterior al momento de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; o que

b) El momento de entrega de las mercancías es anterior al final de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.

Artículo 13. Transporte no incluido en el objeto del contrato de transporte

A solicitud del cargador, el porteador podrá emitir un solo documento de transporte o un solo documento electrónico de transporte que contemple un tramo adicional de transporte no incluido en el contrato, y respecto del cual, por tanto, el porteador no actúa como tal. En dicho caso, el período de responsabilidad del porteador por las mercancías será el correspondiente al contrato de transporte. Cuando, conforme a lo previsto en el documento de transporte o en el documento

²¹ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 32 y 33), con miras a aclarar la relación entre los párrs. 1 y 2 del art. 11 en A/CN.9/WG.III/WP.81, y a fin de centrar mejor esta disposición en el período de responsabilidad del porteador, se ha suprimido el párr. 2 en A/CN.9/WG.III/WP.81 trasladándose su contenido, en lo concerniente al tiempo y lugar de la entrega, al art. 44 1). Se ha suprimido además la cláusula de apertura “A reserva de lo dispuesto en el artículo 12”, como rectificación del texto de dicho artículo, art. 13 actual, cuyo contenido ya no es el mismo que cuando se insertó esa remisión.

²² Al haberse suprimido el encabezamiento del párr. 2 del art. 11, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81 (art. 12 actual), se ha reformulado el final de este artículo para asegurar la coherencia interna de su texto. Se han suprimido los apart. a) y b) del párr. 2, reteniéndose su contenido, en el nuevo párr.2 en la medida en que enunciaba reglas suplementarias para determinar el período de responsabilidad en el contexto descrito. Se ha distribuido el texto resultante en dos apartados nuevos, a) y b), con miras a facilitar la traducción de su contenido a los diversos idiomas.

²³ Se ha distribuido el texto restante del párr. 2 en dos apartados a fin de facilitar la exactitud de su traducción a los diversos idiomas, sin alteración de su contenido.

²⁴ Dada la supresión del art. 11 2), se hicieron cambios en el resto del artículo en aras de la coherencia de su texto. Se insertó en el párr. 4 (párr. 3 actual) el texto “las partes podrán acordar el lugar y momento de la recepción y entrega, pero” a fin de preservar la flexibilidad del antiguo párr. 11 2).

electrónico de transporte, el porteador contrate el transporte no incluido en el contrato, se entenderá que actúa en nombre del cargador²⁵.

Artículo 14. Obligaciones específicas

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

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, pero a reserva de lo dispuesto en el resto del capítulo 4 y en los capítulos 5 a 7, las partes podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario²⁶ o el destinatario. Dicha estipulación deberá constar en los datos del contrato.

Artículo 15. Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar

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

a) Mantener el buque en todo momento en adecuado estado de navegabilidad;

b) Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, así como mantenerlo debidamente tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; y

c) Mantener las bodegas y demás partes del buque en que se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

Artículo 16. Mercancías que puedan constituir un peligro

No obstante lo dispuesto en los artículos 11 y 14²⁷, el porteador o una parte ejecutante podrá negarse a recibir o a cargar las mercancías y podrá adoptar cualquier otra medida que sea razonable²⁸, así como descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, si las mercancías constituyen o puede razonablemente preverse que llegarán a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro real para las personas, los bienes, o el medio ambiente.

²⁵ Se ha aclarado el texto en A/CN.9/WG.III/WP.81 (conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en A/CN.9/621, párrs. 44, 47 y 49, mejorando algo el estilo).

²⁶ A raíz de la solicitud del Grupo de Trabajo de que se hiciera todo retoque necesario en el texto de los arts. 14 2), 28 2), 18 3) h) y 35 en lo concerniente a la responsabilidad del cargador por los actos del destinatario y de la parte controladora (véase A/CN.9/621, párr. 260), se hace ahora mención del cargador documentario, mientras que se han omitido, por innecesarias en este contexto, las referencias a la “parte controladora” y a “alguna de las personas mencionadas en el art. 35”.

²⁷ Se ha omitido la remisión al art. 16, art. (15 actual), por innecesaria. Esa remisión se hizo en un principio por haberse declarado permanente la obligación de obrar con la debida diligencia.

²⁸ Se ha insertado el adverbio “razonablemente” en el texto que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 55 y 57).

*Artículo 17. Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar*²⁹

No obstante lo dispuesto en los artículos 11, 14 y 15, el porteador o una parte ejecutante podrá sacrificar mercancías durante el viaje por mar en el curso de la travesía³⁰ cuando ello sea razonable en aras de la seguridad común o para proteger de algún peligro vidas humanas u otros bienes que formen parte de la expedición.

**CAPÍTULO 5. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR
POR PÉRDIDA, DAÑO O RETRASO**

Artículo 18. Fundamento de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4.

2. El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no le es imputable a él ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 19.

3. El porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el párrafo 2 del presente artículo, prueba que uno o más de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso:

- a) Fuerza mayor;
- b) Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;
- c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;
- d) Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable a ningún acto del porteador ni de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 19;
- e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;
- f) Incendio a bordo del buque;

²⁹ El texto del párr. 2 del art. 16, en A/CN.9/WG.III/WP.81, figura, sin corchetes, en un artículo aparte, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 61 y 62).

³⁰ Se sugiere insertar la cláusula “en el curso de la travesía” a continuación de “sacrificar mercancías” a fin de que quede claro que el sacrificio de mercancías estará restringido al tramo marítimo de la operación de transporte.

g) Vicios ocultos³¹ que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;

h) Acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora, del destinatario o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme al artículo 34 ó 35³²;

i) La carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a lo estipulado conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 14, salvo que el porteador o una parte ejecutante³³ sea quien ejecute esa tarea, en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario;

j) La pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza de las mercancías o a un defecto, cualidad o vicio propio de éstas;

k) La insuficiencia o las deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre³⁴;

l) El salvamento o la tentativa de salvamento de vidas en el mar;

m) Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;

n) Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente;

o) Actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 17 y 17.

4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso:

a) Si el reclamante prueba³⁵ que la culpa del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 19 causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo; o

³¹ Se ha suprimido el texto “del [buque] [medio de transporte]” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido con el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 70 y 71).

³² Se hace también referencia al cargador documentario, a raíz de la solicitud del Grupo de Trabajo de que se hicieran los retoques necesarios en los artículos 14 2), 28 2), 18 3) h) y 35 para que su texto resulte coherente en lo que concierne a la responsabilidad del cargador por los actos del destinatario y de la parte controladora (véase A/CN.9/621, párr. 260), suprimiéndose por innecesaria la mención que se hacía del “consignador”, pese a lo cual el Grupo de Trabajo convino en retener la mención que se hacía del “destinatario” en A/CN.9/WG.III/WP.81 (A/CN.9/621, párrs. 69 y 71). Se hace además remisión al art. 34 a fin de que esta exoneración sea invocable por el porteador respecto de aquellas personas de las que haya de responder el cargador documentario.

³³ Se ha retenido, sin corchetes, el texto “una parte ejecutante” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 69 y 71).

³⁴ Se ha retenido, sin corchetes el texto “o en su nombre” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 69 y 71).

b) Si el reclamante prueba que un hecho o circunstancia no enumerado en el párrafo 3 del presente artículo contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso y el porteador no puede probar que ese hecho o circunstancia no le es imputable a él ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 19.

5. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será también responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si:

a) El reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso fue o es probable que haya sido total o parcialmente causado por: i) el estado de innavegabilidad del buque; ii) deficiencias en el armamento, el avituallamiento o la tripulación del buque; o iii) el hecho de que las bodegas u otras partes del buque en las que se transporten las mercancías (incluido todo contenedor suministrado por el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transporten las mercancías) no se hallaban en las condiciones debidas para recibirlas, transportarlas y conservarlas; y

b) El porteador no puede probar bien que i) ninguno de los hechos o circunstancias mencionados en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo causó la pérdida, el daño o el retraso; o bien que ii) cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo previsto en el artículo 15³⁶.

6. Cuando el porteador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad conforme a lo previsto en el presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o circunstancia del cual sea responsable con arreglo al presente artículo.

Artículo 19. Responsabilidad del porteador por actos ajenos

El porteador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio que sea imputable a actos u omisiones de:

- a) Cualquier parte ejecutante,
- b) El capitán o algún miembro de la tripulación del buque,
- c) Los empleados, representantes o auxiliares del porteador o de una parte ejecutante, o
- d) Cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control³⁷.

³⁵ La frase “si el reclamante prueba que”, que figuraba en el encabezamiento, ha sido trasladada al comienzo de los apartados a) y b), a fin de que quede más claro a quién corresponde la carga de la prueba conforme se enuncia al final del apartado b).

³⁶ A fin de aclarar que en el apartado a) del párr. 5 se asigna al reclamante la carga de probar la causa probable de la pérdida, el daño o el retraso, mientras que en el apartado b) se prevé la posibilidad de que el porteador pruebe que ha obrado con diligencia (A/CN.9/621, párr. 73), se ha reformulado ligeramente este texto sin modificar su contenido.

³⁷ Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 141, 150 y 153). Se ha suprimido el párr. 2 de este artículo que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 77 y 78).

Artículo 20. Responsabilidad de la parte ejecutante marítima

1. Toda parte ejecutante marítima quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador con arreglo al presente Convenio y gozará de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad que el Convenio reconoce al porteador cuando:

a) La parte ejecutante marítima haya recibido³⁸ las mercancías para su transporte en un Estado Contratante, o las haya entregado en un Estado Contratante, o haya ejecutando sus funciones respecto de las mercancías en un puerto situado en un Estado Contratante³⁹, y

b) El hecho causante de la pérdida, el daño o el retraso haya ocurrido i) durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de descarga del buque, ii) mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia, o iii) en cualquier otro momento en la medida en que la parte ejecutante estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte⁴⁰.

2. Si el porteador acepta asumir otras obligaciones además de las que le impone el presente Convenio, o si acepta que los límites de⁴¹ su responsabilidad sean superiores a los establecidos⁴² en el presente Convenio⁴³, ninguna parte ejecutante marítima quedará obligada por dicho acuerdo, a menos que haya aceptado expresamente tales obligaciones o límites.

3. Una parte ejecutante marítima será responsable del incumplimiento de sus obligaciones, establecidas en el presente Convenio derivados de los actos u omisiones de cualquier persona a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones que incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte, en iguales condiciones que las establecidas en el párrafo 1 del presente artículo.

³⁸ Se ha suprimido el adverbio “inicialmente” que cualificaba a “recibido” y se ha suprimido el adverbio “finalmente” que cualificaba a “entregado”, debido a que dichos términos tenían por objeto aclarar cuáles eran las partes ejecutantes que intervenían de hecho en un trasbordo (A/CN.9/594, párr. 142), al observarse que esos términos podían resultar confusos, ya que se prestaban a ser entendidos como referidos a la recepción inicial de las mercancías a tenor del contrato de transporte y a su entrega definitiva al final de la operación de transporte. Se recomienda que se haga una supresión similar en el artículo 71 b).

³⁹ Se ha retenido, sin corchetes, el texto “la parte ejecutante marítima” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 83 y 84).

⁴⁰ Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 141, 150 y 153), y ligeramente retocado por la Secretaría. Se suprimió el párr. 2 que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 77 y 78). El apartado b) del párr. 1 figura ahora como párr. 3.

⁴¹ Se han insertado las palabras “los límites de” para mayor claridad del texto.

⁴² Se han sustituido las palabras “que se indican” por la palabra “establecida” para mayor claridad del texto.

⁴³ Se ha sustituido el texto “en los artículos 63 y 62 y en el párrafo 5 del artículo 25”, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, por la simple mención genérica “en él”, a fin de evitar que esta remisión resulte inexacta o incompleta.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impone responsabilidad alguna a los empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima⁴⁴.

Artículo 21. Responsabilidad solidaria

1. Si el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas son responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, su responsabilidad será solidaria⁴⁵, pero únicamente hasta los límites previstos en el presente Convenio⁴⁶.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 64, la indemnización total debida por todas las personas mencionadas en el párrafo anterior no podrá exceder de los límites de la responsabilidad establecidos en el presente Convenio⁴⁷.

Artículo 22. Retraso

Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo⁴⁸ acordado⁴⁹.

Artículo 23. Cálculo de la indemnización

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 62, la indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega, determinados conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 45.

2. El valor de las mercancías se determinará en función de su cotización en la bolsa o mercado organizado de dichos bienes o, en su defecto, tomando como referencia su precio corriente de mercado o, de no conocerse tampoco dicho precio, el valor normal de las mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de la entrega.

⁴⁴ Pese a que el Grupo de Trabajo convino en un principio en que se retocara el texto del art. 19 4) en A/CN.9/WG.III/WP.81 (véase A/CN.9/621, párrs. 92 a 95 y 97), la versión revisada del art. 19 en A/CN.9/621, párr. 141, suprimió este párrafo en su totalidad a raíz de los cambios efectuados en otros lugares del texto. Se ha suprimido el texto del párr. 4 del art. 19 que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, sustituyéndose por una frase que tiene por objeto complementar la definición de “parte ejecutante” con miras a amparar a los meros empleados.

⁴⁵ Se ha suprimido el texto “[, de manera que cada uno de los sujetos responsables lo será por la totalidad del importe de la pérdida, el daño o el retraso, sin perjuicio de las acciones de repetición que puedan ser ejercitadas entre ellos]” que figura en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 98 y 100).

⁴⁶ Al igual que se hizo en el art. 20 2), se ha sustituido la remisión que se hacía en A/CN.9/WG.III/WP.81 a “los artículos 25, 62 y 63” por una remisión al “presente Convenio”, a fin de simplificar el texto y de evitar toda posibilidad de que esa remisión resulte inexacta o incompleta.

⁴⁷ Se suprimió el párrafo 3 del texto que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 104 a 105).

⁴⁸ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párr. 184) se suprimió el término “expresamente” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

⁴⁹ Se ha sustituido por “acordado” el final de este texto “expresamente acordado o, a falta de acuerdo, dentro del plazo que pueda razonablemente esperarse de un porteador diligente, a la luz de los términos del contrato, así como de toda costumbre, práctica o uso aplicable y de las circunstancias del viaje” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 180 b), 183 y 184).

3. En caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite resultante de lo previsto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, salvo que el porteador y el cargador hayan convenido en calcular la indemnización de un modo diferente, sin sobrepasar los límites establecidos en el capítulo 16.

Artículo 24. Aviso en caso de pérdida, daño o retraso

1. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en los datos del contrato, a menos que se dé aviso de la pérdida o el daño de las mercancías, con indicación de su naturaleza general, al porteador o a la parte ejecutante que las haya entregado, antes o en el momento mismo de efectuarse la entrega, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, dentro de los siete días laborables siguientes a la entrega, donde la misma tenga lugar⁵⁰.

2. La omisión del aviso al porteador o a la parte ejecutante, previsto en el presente artículo, no afectará al derecho que exista, a tenor del presente Convenio, a reclamar indemnización por la pérdida o el daño de las mercancías, ni a la asignación de la carga de la prueba que resulte del artículo 18⁵¹.

3. El aviso previsto en el presente artículo no será necesario respecto de la pérdida o el daño que se haya constatado en el curso de una inspección conjunta de las mercancías efectuada por la persona a la que se haga la entrega y por el porteador o la parte ejecutante marítima cuya responsabilidad sea alegada⁵².

4. No se deberá indemnización alguna por pérdida imputable a retraso con arreglo a los artículos 22 y 63, salvo que se haya dado aviso al porteador dentro de los veintiún días naturales siguientes a la entrega de las mercancías.

5. Cuando, conforme a lo previsto en el presente artículo, se dé aviso a la parte ejecutante que haya realizado la entrega de las mercancías, dicho aviso surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y el aviso dado al porteador surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado a la parte ejecutante marítima.

6. En caso de pérdida o daño, cierto o presunto, las partes interesadas en una controversia deberán darse mutuamente todas las facilidades que sean razonables para inspeccionar y valorar las mercancías, así como acceso a cualquier expediente o documento relativo al transporte de las mercancías.

⁵⁰ Se retuvo, sin corchetes, la variante, “siete días laborables, siguientes a la entrega donde la misma tenga lugar”, suprimiéndose el texto entre corchetes de las demás variantes, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 113 y 114).

⁵¹ Se insertó el párrafo 2 para precisar el sentido de lo dicho en el párrafo 1, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 111, 112 y 114).

⁵² Se ha insertado como párr. 3 la última oración del párr. 1 en A/CN.9/WG.III/WP.81, renumerándose los párrafos siguientes.

CAPÍTULO 6. DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS A CIERTAS ETAPAS DEL TRANSPORTE

Artículo 25. Desvío de ruta durante el transporte por mar

Cuando, con arreglo al derecho interno aplicable, un desvío de ruta constituya un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho desvío no privará, por sí solo, al porteador o a una parte ejecutante marítima de ninguna exoneración o límite que pueda ser invocado con arreglo al presente Convenio, salvo en la medida de lo previsto en el artículo 64.

Artículo 26. Transporte sobre cubierta

1. Las mercancías sólo podrán transportarse sobre la cubierta de un buque si:

- a) Así lo exige alguna norma aplicable;
- b) Las mercancías se transportan en o sobre contenedores que viajan sobre cubiertas que están especialmente equipadas para el transporte de tales contenedores; o
- c) El transporte sobre cubierta se hace conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, o conforme a alguna costumbre, uso o práctica del tráfico de que se trate.

2. El régimen de responsabilidad del porteador enunciado en el presente Convenio será aplicable a la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobre cubierta conforme a lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo, pero el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías que resulte de alguno de los especiales riesgos que conlleva su transporte sobre cubierta, siempre que las mercancías se hayan transportado con arreglo a lo previsto en los apartados a) o c) del párrafo 1 del presente artículo.

3. Cuando las mercancías se hayan transportado sobre cubierta en casos distintos de los autorizados por el párrafo 1 del presente artículo, el porteador será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías que sea exclusivamente imputable a su transporte sobre cubierta, no pudiendo en tal caso invocar las exoneraciones previstas en el artículo 18.

4. El porteador no podrá invocar el apartado c) del párrafo 1 del presente artículo frente a un tercero que haya adquirido de buena fe un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, salvo que se indique en los datos del contrato que las mercancías pueden ser transportadas sobre cubierta.

5. Si el porteador y el cargador acuerdan expresamente⁵³ que las mercancías sean transportadas bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho al

⁵³ Se retuvo, sin corchetes, el término “expresamente” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 125 y 126).

beneficio de la limitación de su responsabilidad⁵⁴ por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías en la medida en que dicho daño⁵⁵ resulte de su transporte sobre cubierta.

*Artículo 27. Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar*⁵⁶

1. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o circunstancia que haya ocasionado el retraso en su entrega, se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero exclusivamente antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque, o exclusivamente después de ser descargadas las mercancías del buque, el régimen del presente Convenio no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento internacional que, al producirse dicha pérdida o daño, o dicho hecho o circunstancia causante del retraso:

a) Serían aplicables, a tenor del propio instrumento, a la totalidad o a una parte de los actos del porteador en el caso de que el cargador hubiera celebrado con él un contrato separado directamente aplicable al segmento del transporte donde haya ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o la circunstancia causante del retraso en su entrega⁵⁷;

b) Regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones; y

c) No puedan ser excluidas, en caso alguno, por estipulación contractual de las partes, o no puedan serlo en detrimento del cargador, a tenor de dicho instrumento.

[2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no afectará a la aplicación del párrafo 2 del artículo 62⁵⁸.]

3. Salvo disposición en contrario en el párrafo 1 del presente artículo, en los artículos 85⁵⁹, [y 62, párrafo 2,] la responsabilidad del porteador y de cualquier parte ejecutante marítima por pérdida o daño de las mercancías, o por retraso en su entrega, se regirá únicamente por las disposiciones del presente convenio⁶⁰.

⁵⁴ Se ha reformulado este texto para que diga “no tendrá derecho al beneficio de la limitación de responsabilidad”, a fin de alinearlo con el texto del art. 64, conforme fue convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 124 y 126).

⁵⁵ Se retuvo, sin corchetes, la variante “en la medida en que dicho daño resulte de” que figura en A/CN.9/WG.III/WP.81, suprimiéndose las restantes variantes entre corchetes conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 125 y 126).

⁵⁶ En su 19º período de sesiones, el Grupo de Trabajo pidió que se insertara un nuevo art. 26 bis en el que se permitiera que todo Estado Contratante declarara que, en lo concerniente al objeto del art. 27 1), aplicaría el régimen imperativo de su propio derecho interno (A/CN.9/621, párrs. 189 a 192). Sin embargo, en su 20º período de sesiones, revocó esa decisión, a título provisorio.

⁵⁷ Se suprimió la remisión a “[o norma de derecho interno]” que figuraba en los apartados a) y c) del párr. 1 en A/CN.9/WG.III/WP.81 y se retuvo la variante B, suprimiéndose la variante A conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 190 a 192).

⁵⁸ Si se suprime el párr. 62 2), deberá suprimirse también este párrafo.

⁵⁹ Por si se retiene el párr. 3, se remite ahora, para mayor precisión, al art. 85 dejándose únicamente entre corchetes la remisión al “párrafo 2 del artículo 62”.

⁶⁰ Se ha retenido, sin corchetes, el texto del párr. 3 en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 201 y 203). El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si resulta o no necesario este párrafo a la luz de su decisión de optar por la

CAPÍTULO 7. OBLIGACIONES DEL CARGADOR FRENTE AL PORTEADOR

Artículo 28. Entrega de las mercancías para su transporte

1. A falta de pacto en contrario en el contrato de transporte, el cargador deberá entregar las mercancías preparadas para su transporte. En cualquier caso, el cargador deberá entregar las mercancías acondicionadas de modo que puedan resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o anclaje y descarga, y no causen daño alguno a personas o bienes.

2. Cuando las partes⁶¹ hayan concluido en acuerdo conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 14, el cargador deberá cargar, manipular o estibar las mercancías con el cuidado y la diligencia debidas⁶².

3. Cuando un contenedor o remolque sea llenado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y anclar el contenido en el contenedor o remolque, o sobre él, con el cuidado y la diligencia debidas, y de modo que no causen daño alguno a personas o bienes.

Artículo 29. Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones⁶³

Sin perjuicio de las obligaciones del cargador a tenor del artículo 31, el porteador y el cargador atenderán recíprocamente a toda solicitud de información o de las instrucciones requeridas para la manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, si la información solicitada obra en poder de la parte requerida, o si ésta puede razonablemente dar esas instrucciones, y el solicitante no puede obtenerlas por algún otro conducto razonable.

Artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos

1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador cualesquiera instrucciones, información y documentos relativos a las mercancías

solución, basada en la noción del ‘contrato hipotético’, ofrecida en la variante B del apartado 1 a), en vez de por la ofrecida en su variante A (A/CN.9/621, párr. 191), basada en las reglas aplicables en materia de conflicto de leyes. Como se observa en la nota 93 de A/CN.9/WG.III/WP.81, el texto del párr. 3 fue insertado para aclarar lo concerniente a la aplicabilidad de los convenios de transporte interior en el supuesto de que se ofreciera únicamente la solución basada en las normas aplicables en materia de conflicto de leyes, enunciada en la variante A del apartado 1 a) de este artículo. En vista de la decisión del Grupo de Trabajo de optar por la solución ofrecida en la variante B, tal vez proceda suprimir el párr. 3.

⁶¹ Se han sustituido los términos “el porteador y el cargador” por “las partes” a fin de alinear este texto con el del art. 14.

⁶² Se ha retenido el texto del párr. 2 sin los corchetes que lo englobaban en A/CN.9/WG.III/WP.81 conforme a lo convenido con el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 209 y 212). Se ha suprimido de la lista la obligación de “descargar” las mercancías, al haberse trasladado esa obligación al art. 45 2), a fin de que quede claro que la obligación de descargar las mercancías en el lugar de la entrega no corresponde al cargador sino al destinatario.

⁶³ Se ha reformulado el título del art. 29 a fin de distinguir mejor esta obligación de la enunciada en el art. 30, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 215 y 216).

que éste no pueda razonablemente obtener por algún otro conducto y que puedan ser razonablemente necesarios para:

a) La manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, incluidas las precauciones que deban ser adoptadas por el porteador o por una parte ejecutante; y

b) El cumplimiento por el porteador de las leyes y reglamentos o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas relativa al transporte previsto, siempre y cuando el porteador haya notificado oportunamente al cargador cuáles son las instrucciones, la información y los documentos que necesita.

2. Nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a ninguna obligación específica de facilitar instrucciones, información o documentos relativos a las mercancías en virtud de alguna norma legal o reglamentaria o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas aplicable al transporte previsto.

*Artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del
cargador frente al porteador*

1. El cargador será responsable de la pérdida o el daño sufrido por el porteador si éste prueba que dicha pérdida o daño fue causado por el incumplimiento por el cargador de sus obligaciones previstas en el presente Convenio⁶⁴.

2. Salvo respecto de la pérdida o del daño que sea imputable al cargador por el incumplimiento de sus obligaciones prescritas en el párrafo 2 del artículo 32 o en el artículo 33, el cargador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad si la causa o una de las causas de la pérdida o del daño no le es imputable a él ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 35.

3. Cuando el cargador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad con arreglo al presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida o del daño alegado⁶⁵ que le sea imputable a él o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 35.

Artículo 32. Información requerida para formular los datos del contrato

1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador la información precisa requerida para la formulación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte, incluidos los datos indicados en el párrafo 1⁶⁶ del artículo 38, así como el nombre de la parte que deba ser identificada como cargador en los datos del

⁶⁴ Texto revisado del párr. 1 del art. 31 en A/CN.9/WG.III/WP.81, subdividido en párrs. 1 y 2, renumerándose el antiguo párr. 2 como párr. 3, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 241 a 243). Se ha sustituido, a raíz de una sugerencia del Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párr. 242 a)), la remisión que se hacía en el párr. 1 a los entonces arts. 27, 29 y a los apartados a) y b) del párr. 1 del entonces art. 31 por una remisión general al texto del “presente convenio”.

⁶⁵ Se ha suprimido la referencia a retraso, conforme a lo convenido con el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 180 b), 183 y 184).

⁶⁶ Reformulación de esta remisión al art. 38 a fin de que resulte aplicable al párr. 1 de dicho artículo en su totalidad (A/CN.9/621, párrs. 245 y 246).

contrato, el nombre del destinatario, si lo hubiera, y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si la hubiera.

2. Se entenderá que el cargador garantiza la exactitud de la información facilitada con arreglo al párrafo 1 del presente artículo en el momento de su recepción por el porteador. El cargador indemnizará al porteador por la pérdida⁶⁷ o el daño⁶⁸ que resulte de la inexactitud de dicha información.

Artículo 33. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

Cuando, por razón de su naturaleza o características, las mercancías constituyan⁶⁹ o pueda razonablemente preverse que llegarán a constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente:

a) El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la naturaleza o las características peligrosas de las mercancías, antes de que el consignador las entregue al porteador o a una parte ejecutante. De no hacerlo así, y siempre que el porteador o la parte ejecutante no tenga conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida⁷⁰ o el daño⁷¹ que resulte de dicho incumplimiento de su obligación de informar⁷², y

b) El cargador deberá marcar o etiquetar las mercancías peligrosas de conformidad con las leyes, los reglamentos y demás exigencias de las autoridades públicas que resulten aplicables durante cualquiera de las etapas del transporte de las mercancías que se haya previsto. De no hacerlo así, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida⁷³ o el daño⁷⁴ que resulte de dicho incumplimiento.

⁶⁷ Al igual que en los apartados a) y b) del art. 33, se ha suprimido la palabra “toda” que precedía a “pérdida”, ya que no facilitaba la lectura correcta del texto, al prestarse a ser entendida como referida también a los daños por concepto de retraso imputable al cargador, que no son objeto del régimen del convenio.

⁶⁸ Se ha suprimido la referencia a “retraso”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 180 b), 183 y 184).

⁶⁹ Se ha suprimido el texto “[o lleguen a constituir]” conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 250, 251 y 253).

⁷⁰ Al igual que en el art. 32 2) y que en el apartado b) de este artículo, se ha suprimido la palabra “toda” que precedía a “pérdida” ya que no facilitaba la lectura correcta del texto y se prestaba a ser entendida como referida también a los daños por concepto de retraso imputable al cargador, que no son objeto del régimen del convenio.

⁷¹ Se ha suprimido la referencia a “retraso” conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 180 b), 183 y 184). Se ha suprimido además, por redundante, la referencia en la versión inglesa a “gastos”, a fin de evitar que el término “daño” sea interpretado en el marco del art. 33 con mayor amplitud que la que se le da en el resto del convenio.

⁷² Se ha suprimido, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 252 y 253) la variante “[del transporte de dichas mercancías]”, reteniéndose sin corchetes la variante “de dicho incumplimiento de su obligación de informar”.

⁷³ Al igual que se hizo en los arts. 32 2) y 33 a), se ha suprimido aquí la palabra “toda” que precedía a “pérdida” por estimarse que no facilitaba la comprensión del texto y se prestaba a ser entendida como referida también a los daños por concepto de retraso imputable al cargador, que no son objeto del régimen del convenio.

⁷⁴ Se ha suprimido la referencia a retraso conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 180 b), 183 y 184).

Artículo 34. Asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador

1. El cargador documentario quedará sujeto a las obligaciones y responsabilidades impuestas al cargador a tenor del presente capítulo y del artículo 58 y gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente capítulo y el capítulo 13 reconocen al cargador.

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

Artículo 35. Responsabilidad del cargador por actos ajenos

El cargador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio que sea imputable a actos u omisiones del consignador o de cualquier otra persona⁷⁵, incluidos los subcontratistas, empleados, representantes y auxiliares, a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones⁷⁶, pero el cargador no será responsable por los actos u omisiones del porteador ni de ninguna parte ejecutante que actúe en su nombre y a quien el cargador haya encomendado el cumplimiento de sus obligaciones⁷⁷.

Artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador

Toda cláusula en un contrato de transporte que disponga que la responsabilidad del cargador o del cargador documentario⁷⁸ se extinguirá, total o parcialmente, de producirse un determinado hecho o a partir de determinado momento, carecerá de efecto alguno⁷⁹:

a) Respecto de cualquier responsabilidad que el presente capítulo imponga al cargador o al cargador documentario⁸⁰; o

b) Respecto de cualquier suma debida al porteador en virtud del contrato de transporte, salvo en la medida en que éste disponga de una garantía adecuada para el cobro de dicha suma⁸¹.

⁷⁵ A raíz de la petición del Grupo de Trabajo de que se adapte el texto de los arts. 14 2), 28 2), 18 3) h) y 35 a fin de dar un trato coherente a la responsabilidad del cargador por los actos del destinatario y de la parte controladora (A/CN.9/621, párr. 260), se ha insertado en el texto de este artículo una mención explícita del consignador.

⁷⁶ Se ha suprimido por redundante la frase “como si dichos actos u omisiones hubieran sido propios”, alineando así el texto de este artículo con el del art. 20 3).

⁷⁷ Se ha suprimido la cláusula final de este artículo “a tenor de presente capítulo” por ser inexacta. Se ha suprimido además su párr. 2 en A/CN.9/WG.III/WP.81 conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 259 y 260).

⁷⁸ Se ha corregido el texto de este artículo en A/CN.9/WG.III/WP.81, a la luz de la definición dada en el art. 1 9) del término “cargador documentario”.

⁷⁹ Se ha sustituido en la versión inglesa la expresión “not valid” por “void” conforme a lo sugerido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 262 y 263).

⁸⁰ Se ha retocado el texto que figura en A/CN.9/WG.III/WP.81 a la luz de la definición dada en el art. 1 9) del término “cargador documentario”.

⁸¹ Al haber decidido el Grupo de Trabajo suprimir el art. 61 (A/CN.9/642, párrs 116 y 118), se ha suprimido el último apartado del art. 35 (art. 36 actual): [En la medida en que dicha cláusula sea contraria a lo dispuesto en el inciso iii) del apartado d) del artículo 61]).

CAPÍTULO 8. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE

Artículo 37. Emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte

Salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte ni un documento electrónico de transporte, o salvo que utilizar uno de esos documentos sea contrario a la costumbre, la práctica o los usos del comercio, al hacer la entrega de las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante:

a) El consignador tendrá derecho a obtener un documento de transporte no negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte no negociable, que pruebe únicamente la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante; y

b) El cargador o, con el consentimiento del cargador, el cargador documentario tendrá derecho a obtener del porteador un documento de transporte adecuado que, a opción del cargador, sea negociable o no negociable, o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte negociable o no negociable, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable, o que utilizar uno de esos documentos sea contrario a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico.

Artículo 38. Datos del contrato

1. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 37 deberán incluir los siguientes datos, conforme sean facilitados por el cargador:

- a) Una descripción de las mercancías adecuada para su transporte⁸²;
- b) Las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías; y
- c) El número de bultos o de unidades, o la cantidad de mercancías; y
- d) El peso, de ser facilitado este dato por el cargador.

2. Los datos del contrato consignados en el documento o en el documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 37 deberán también incluir:

- a) Una indicación del estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;
- b) El nombre y la dirección del porteador⁸³;
- c) La fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, o en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o en la

⁸² Se ha insertado la cláusula “adecuada para su transporte”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 271 a 273 y 277).

⁸³ Se ha suprimido la frase “la persona que se haya identificado como” a fin de alinear el texto con el de las reglas RUU 600, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 276 y 277).

que se haya emitido el documento de transporte o el documento electrónico de transporte; y

d) Si el documento de transporte es negociable⁸⁴, el número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.

3. A efectos del presente artículo, la indicación en el apartado a) de su párrafo 2 concerniente al “estado y condición aparentes” de las mercancías, se entenderá referida al estado y condición de las mercancías conforme resulten de:

a) Una inspección externa razonable de las mercancías según estén embaladas, efectuada en el momento en que el cargador las entregue al porteador o a una parte ejecutante, y

b) Cualquier inspección complementaria que el porteador o una parte ejecutante lleve a cabo antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte.

Artículo 39. Identidad del porteador

1. Cuando un⁸⁵ porteador figure identificado por su nombre en los datos del contrato, cualquier otra información en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte concerniente a la identidad del porteador carecerá de eficacia en la medida en que sea incompatible con dicha identificación.

2. Si los datos del contrato no identifican a persona alguna como porteador conforme a lo exigido en el apartado b), del párrafo 2 del artículo 38, pero indican que las mercancías fueron cargadas a bordo de un buque designado por su nombre, se presumirá que el propietario registral de ese buque es el porteador, salvo que dicho propietario pruebe que en el momento del transporte el buque era objeto de un contrato de arrendamiento a casco desnudo, e identifique al arrendatario facilitando su dirección, en cuyo caso se presumirá que dicho arrendatario es el porteador. Alternativamente, el propietario registral podrá rebatir la presunción de que él es el porteador identificando al porteador e indicando su dirección. El arrendatario a casco desnudo podrá, a su vez, rebatir de igual modo la presunción de que él es el porteador.

3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá al reclamante probar que alguna otra persona distinta de la identificada en los datos del contrato o conforme al párrafo 2 del presente artículo es el porteador⁸⁶.

Artículo 40. Firma

1. Todo documento de transporte deberá ser firmado por el porteador o por una persona que actúe en su nombre.

2. Todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe en su nombre. Dicha firma electrónica deberá identificar al firmante en relación con el documento electrónico

⁸⁴ Se ha insertado la frase inicial “Si el documento de transporte es negociable” para dar mayor claridad al apartado d).

⁸⁵ Aclaración sugerida por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párr. 278).

⁸⁶ Texto retocado a la luz de la nota 122 de A/CN.9/WG.III/WP.81 conforme a lo acordado por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 287 y 288).

de transporte y deberá indicar que el porteador autoriza el documento electrónico de transporte.

Artículo 41. Deficiencias en los datos del contrato

1. La ausencia de uno o más de los datos del contrato indicados en los párrafos 1 ó 2 del artículo 38, o la inexactitud de uno o más de dichos datos, no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica o la validez del documento de transporte o del documento electrónico de transporte.

2. Si los datos del contrato incluyen la fecha, pero sin aclarar su significado, se entenderá que esa fecha es:

a) La fecha en que todas las mercancías indicadas en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte fueron cargadas a bordo del buque, siempre que los datos del contrato indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque; o

b) La fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, cuando los datos del contrato no indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque.

3. Si los datos del contrato no contienen indicación alguna sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió del consignador, se entenderá que los datos del contrato indican que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que el consignador las entregó al porteador o a una parte ejecutante.

Artículo 42. Reservas relativas a la⁸⁷ información sobre las mercancías en los datos del contrato

1. El porteador deberá formular reservas a la información mencionada en el párrafo 1 del artículo 38 al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador, siempre y cuando⁸⁸:

a) Sepa efectivamente que alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es⁸⁹ falsa o engañosa; o

b) Tenga motivos razonables para creer que⁹⁰ alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa.

⁸⁷ Se ha sustituido “concernientes a la descripción de” por “relativas a la información sobre”, conforme a lo sugerido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 299 y 300).

⁸⁸ Para mayor claridad del texto, se sugiere que el párr. 1 se ocupe únicamente de las reservas que el porteador esté obligado a consignar en los datos del contrato, formulándose por separado, en un nuevo párr. 2, la parte del texto concerniente a las reservas optativas, conforme aparece en A/CN.9/WG.III/WP.81. Al reformularse su texto no se quiso modificar el sentido de este artículo.

⁸⁹ Se ha suprimido el término “gravemente”, conforme a lo sugerido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 299 y 300).

⁹⁰ Se ha insertado la frase “tenga motivos razonables para creer”, conforme a lo sugerido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 299 y 300).

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá formular reservas a la información mencionada en el párrafo 1 del artículo 38, en las circunstancias y en la forma establecidas en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador⁹¹.

3. Cuando las mercancías no hayan sido entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor cerrado, el porteador podrá formular reservas a la información facilitada con arreglo a lo previsto en el párrafo 1 del artículo 38, siempre y cuando:

a) No disponga de ningún medio materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar la información facilitada por el cargador, en cuyo caso podrá indicar cuál es la información que no pudo verificar, o

b) Tenga motivos razonables para creer⁹² que la información facilitada por el cargador es inexacta, en cuyo caso podrá insertar una cláusula indicando lo que razonablemente entienda por información exacta.

4. Cuando las mercancías sean entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor cerrado, el porteador podrá insertar reservas en los datos del contrato respecto de la información indicada en⁹³:

a) Los apartados a), b) o c) del párrafo 1 del artículo 38, siempre y cuando:

i) Ni el porteador ni una parte ejecutante haya inspeccionado efectivamente las mercancías que vayan dentro del contenedor, o

ii) Ni el porteador ni una parte ejecutante tengan de otro modo conocimiento efectivo de su contenido antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte;

b) El apartado d) del párrafo 1 del artículo 38, siempre y cuando:

i) Ni el porteador ni una parte ejecutante hayan pesado el contenedor y el cargador y el porteador no hubiesen acordado que dicho contenedor sería pesado y su peso sería consignado en los datos del contrato; o

ii) No se disponga de medio alguno materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar el peso del contenedor.

⁹¹ El texto del párr. 2, concerniente a las reservas optativas, figuraba en el encabezamiento del párr. 1 de este artículo en A/CN.9/WG.III/WP.81, pero para mayor claridad figura ahora en un nuevo párr. 2. Esta reestructuración del texto del art. 42 no pretende modificar su contenido.

⁹² Se ha insertado la frase “tenga motivos razonables para creer” conforme a lo sugerido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/621, párrs. 299 y 300).

⁹³ Para mejorar la redacción de este párrafo y alinear su texto con el de los párrs. 1, 2 y 3, se ha sustituido el texto “insertar en los datos del contrato una cláusula de reserva respecto de: a) todo dato facilitado con arreglo a ... y b) todo dato facilitado con arreglo a ...” que figura en A/CN.9/WG.III/WP.81 por “insertar reservas en los datos del contrato respecto de la información indicada en: ...”.

*Artículo 43. Valor probatorio de los datos del contrato*⁹⁴

Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a los datos del contrato en las circunstancias y en la forma indicadas en el artículo 42:

- a) Todo documento de transporte o documento electrónico de transporte que deje constancia de la recepción de las mercancías establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador recibió las mercancías conforme a lo indicado en los datos del contrato;
- b) No se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador respecto de lo indicado en los datos del contrato, cuando dichos datos figuren en:
 - i) Un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable que haya sido transferido a un tercero de buena fe, o
 - ii) Un documento de transporte no negociable o un documento electrónico de transporte no negociable [en el que se establezca] [del que se infiera]⁹⁵ que el documento ha de ser restituido para obtener la entrega de las mercancías y que haya sido transferido al destinatario que haya actuado de buena fe.
- c) No se admitirá prueba en contrario por parte del porteador frente a un destinatario que haya actuado de buena fe en consideración a cualquiera⁹⁶ de los siguientes datos del contrato que figuren en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable:
 - i) Los datos del contrato mencionados en el párrafo 1 del artículo 38, cuando hayan sido facilitados por el porteador;
 - ii) El número, el tipo y el número de identificación de los contenedores, aún cuando no el número de identificación de su respectivo sello o precinto, y
 - iii) Los datos del contrato mencionados en el párrafo 2 del artículo 38⁹⁷.

⁹⁴ El texto del art. 43 está tomado de la versión corregida que aparece en el párr. 1 de A/CN.9/WG.III/WP.94, que conforme fue convenido había de servir de base para el ulterior examen de este artículo (A/CN.9/642, párrs. 9 y 14).

⁹⁵ Se han insertado entre corchetes, en el inciso 43 b) ii), las variantes “[en el que se establezca][del que se infiera]” en sustitución de la frase “en el que se indique” que antecede a la frase “que ha de ser restituido” a fin de alinear su texto con el de las variantes ofrecidas en el encabezamiento del texto del art. 48.

⁹⁶ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, se ha sustituido “que haya actuado de buena fe respecto de” por “que de buena fe haya actuado en consideración a cualquiera de los siguientes datos” (A/CN.9/642, párrs. 12 y 14).

⁹⁷ Como se observó en el párr. 1 de A/CN.9/WG.III/WP.94 la Secretaría ha reformulado el texto del apartado c) en A/CN.9/WG.III/WP.81, suprimiendo, por incorrecta, la remisión que se hacía en su primera oración al art. 38 2) a), dado que el párr. 2 del art. 38 se refiere únicamente a la información que ha de facilitar el porteador. Por ello, el texto del inciso i) del apartado c) hace ahora remisión al art. 38 1) relativo a los datos del contrato facilitados por el porteador. En el inciso ii) del apartado c) se reproduce el texto de la versión anterior de este inciso, y en el inciso iii) se hace referencia a los datos del contrato mencionados en el artículo 38 2), todos los

Artículo 44. “Flete prepagado”

Si los datos del contrato contienen la expresión “flete prepagado” o una expresión análoga, el porteador no podrá hacer valer frente al tenedor ni frente al destinatario el hecho de que el flete no haya sido pagado. El presente artículo no será aplicable si el tenedor o el destinatario es también el cargador.

CAPÍTULO 9. ENTREGA AL DESTINATARIO

*Artículo 45. Obligación de aceptar la entrega*⁹⁸

1. Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario que ejercite⁹⁹ sus derechos con arreglo al contrato de transporte deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento, o dentro del plazo, y en el lugar acordados en el contrato de transporte o, en defecto de dicho acuerdo, en el momento y lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega, a la vista de los términos del contrato, la costumbre, las prácticas o los usos del comercio, así como de las circunstancias del transporte¹⁰⁰.

2. Cuando las partes hayan concluido un acuerdo como el previsto en el párrafo 2 del artículo 14 que requiera al destinatario descargar las mercancías, el destinatario realizará la descarga con el cuidado y la diligencia debidos¹⁰¹.

cuales han de ser facilitados por el porteador. Estas correcciones del apartado c) no tienen por objeto alterar su sentido.

⁹⁸ El texto del art. 45 está tomado de su versión revisada en el párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.94, que el Grupo de Trabajo convino en que sirviera de base para su examen de esta disposición (A/CN.9/642, párrs. 15 y 23).

⁹⁹ Se retuvo la primera variante en A/CN.9/WG.III/WP.81, pero suprimiéndose el texto “cualquiera de”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 19 a 23).

¹⁰⁰ Al estudiar la mejor manera de aclarar la relación entre los párrs. 1 y 2 del art. 11 en A/WG.III/WP.81 (A/CN.9/621, párrs. 30 a 33), la Secretaría estimó que sería preferible suprimir el párr. 2 del antiguo art. 11, y trasladar la parte de su texto que proceda al final del párr. 1 del art. 45, suprimiéndose la remisión que se hacía en el art. 45, en A/CN.9/WG.III/WP.81, al párr. 2 del antiguo art. 11. Conforme se indica en el párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.94, se hubiera insertado dicho texto al final del párr. 1 redactado en términos como los siguientes “A falta de acuerdo y de tales costumbres, prácticas o usos, el momento y lugar de la entrega serán el momento y lugar en que se realice la descarga de las mercancías del último medio de transporte en el que viajaron con arreglo al contrato de transporte”. Sin embargo, el Grupo de Trabajo decidió suprimir la frase “que sean acordes con la costumbre, las prácticas o los usos del comercio”, que figuraba al final de la primera oración, insertando la frase “en el momento y lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega, a la vista de los términos del contrato, la costumbre, las prácticas o los usos del comercio, así como de las circunstancias del transporte”, en espera del ulterior examen de este texto (A/CN.9/642, párrs. 16 a 18 y 23).

¹⁰¹ Como se observó en los párrs. 2 y 3 de A/CN.9/WG.III/WP.94, al estudiar la mejor manera de aclarar el texto del párr. 2 del art. 28 (A/CN.9/621, párrs. 209 a 212), la Secretaría estimó que sería preferible trasladar, a otro lugar del texto, la obligación de descargar las mercancías, ya que no era probable que esa obligación fuera asumida por el cargador a raíz de un pacto concertado en el marco del párr. 2 del art. 14, por lo que no debería figurar en el capítulo dedicado a las obligaciones del cargador. Se eliminó, por ello, la mención que se hacía de esta obligación en el párr. 2 del art. 28, tipificándola en cambio como una obligación asumible por el destinatario, y trasladándola al nuevo párr. 2 del art. 45 concerniente a la obligación del destinatario de aceptar la entrega.

Artículo 46. Obligación de confirmar la recepción

Cuando el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías lo solicite, el destinatario deberá confirmar la recepción de las mercancías entregadas por el porteador o por la parte ejecutante en la forma que sea habitual en el lugar de la entrega. Si el destinatario se niega a hacerlo, el porteador podrá denegar la entrega.

Artículo 47. Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable

Cuando no se haya emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable:

a) El porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el párrafo 1 del artículo 45. El porteador podrá denegar la entrega si la persona que alega ser el destinatario no se identifica debidamente como tal, al ser requerida para ello por el porteador;

b) De no figurar en los datos del contrato el nombre y la dirección del destinatario, la parte controladora deberá facilitar al porteador dichos datos antes de que las mercancías lleguen a su lugar de destino o a su llegada a dicho lugar;

c) De no conocer el porteador el nombre o la dirección del destinatario, o si el destinatario, pese a haberle sido notificada la llegada de las mercancías, no reclama al porteador la entrega de las mismas tras su llegada al lugar de destino, el porteador deberá informar de ello a la parte controladora, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, el porteador deberá informar de ello al cargador, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar ni a la parte controladora ni al cargador, el porteador deberá informar de ello al cargador documentario, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías¹⁰².

d) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones de la parte controladora, del cargador o del cargador documentario¹⁰³, a tenor de lo previsto en el apartado c) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte.

¹⁰² En aras de una mayor claridad, se han enunciado con más detalle los pasos que han de darse, y se han suprimido las dos últimas oraciones del texto en A/CN.9/WG.III/WP.81 (“En dicho supuesto, la parte controladora o el cargador deberán dar instrucciones para efectuar la entrega de las mercancías. Cuando el porteador no consiga, tras un esfuerzo razonable, localizar a la parte controladora o al cargador, se tendrá por cargador, a los efectos del presente apartado, al cargador documentario”).

¹⁰³ Se hace ahora mención, en este apartado, del “cargador documentario”.

*Artículo 48. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido*¹⁰⁴

Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable [en el que se establezca] [del que se infiera]¹⁰⁵ que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías:

a) El porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el párrafo 1 del artículo 45 una vez que éste, al ser requerido para hacerlo, se haya identificado debidamente¹⁰⁶ y haya restituido al porteador el documento de transporte no negociable. El porteador podrá denegar la entrega si, al ser requerida para ello, la persona que alegue ser el destinatario no se identifica debidamente como tal, y deberá denegar la entrega en caso de no serle restituido el documento no negociable. Cuando se haya emitido más de un original de dicho documento, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán su validez o eficacia;

b) Si el destinatario, tras haberle sido notificada la llegada de las mercancías¹⁰⁷, no reclama al porteador la entrega de las mercancías tras su llegada al lugar de destino, o si el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente como tal o a restituir el documento, el porteador deberá informar de ello al cargador, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador deberá informar de ello al cargador documentario, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías¹⁰⁸;

c) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario¹⁰⁹, a tenor de lo previsto en el apartado b) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte no negociable le haya sido restituido o no.

¹⁰⁴ Se ha retenido, sin corchetes, el texto del art. 48, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 34 y 35).

¹⁰⁵ Se han retenido las variantes “[en el que se establezca]” y “[del que se infiera]”, eliminándose la tercera variante conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 31 a 33 y 35).

¹⁰⁶ Se ha reformulado, a lo largo de todo el texto, la expresión inglesa que se viene traduciendo por “se haya identificado debidamente”, a fin de evitar incoherencias en su traducción a los diversos idiomas.

¹⁰⁷ Se ha insertado, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 34 y 35), la frase “tras haberle sido notificada la llegada de las mercancías”.

¹⁰⁸ A fin de aclarar el texto y para mayor coherencia con lo dispuesto en los arts. 47 c) y 49 b), se enunciaron más en detalle los pasos que han de darse para cumplir con este trámite, y se ha suprimido la frase final que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81 (“se tendrá por cargador, a los efectos del presente apartado, al cargador documentario”).

¹⁰⁹ Se ha completado este texto, al hacerse también mención del “cargador documentario”.

[Artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido el equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido]¹¹⁰

Cuando se haya emitido el equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable [en el que se establezca] [del que se infiera]¹¹¹ que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías:

a) El porteador deberá entregar las mercancías en el momento y lugar indicados en el párrafo 1 del artículo 45 a la persona designada como destinatario en el documento electrónico y que disponga de su control exclusivo. Al efectuarse la entrega, el documento electrónico perderá cualquier validez o eficacia. El porteador podrá denegar la entrega si la persona que alegue ser el destinatario no se identifica debidamente como tal y deberá denegarla si dicha persona no consigue probar por los procedimientos indicados en el párrafo 1¹¹² del artículo 9 que dispone del control exclusivo del documento electrónico]¹¹³;

b) Si el destinatario, tras haberle sido notificada la llegada de las mercancías¹¹⁴, no reclama al porteador la entrega de las mercancías tras su llegada al lugar de destino, o si el porteador deniega la entrega de conformidad con lo previsto en el apartado a) del presente artículo, el porteador deberá informar de ello al cargador, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador deberá informar de ello al cargador documentario, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías¹¹⁵;

c) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario¹¹⁶, a tenor de lo previsto en el apartado b) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que la persona a quien se hayan entregado las mercancías haya o no demostrado por los procedimientos mencionados en el párrafo 1¹¹⁷ del artículo 9 disponer del control exclusivo del documento electrónico.]

¹¹⁰ Se ha rectificado la referencia al “documento electrónico de transporte no negociable que deba ser restituido” al hacerse ahora referencia al “equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido”, tanto en este epígrafe como a lo largo del texto (A/CN.9/642, párr. 37).

¹¹¹ Se han retenido las variantes “[en el que se establezca]” y “[del que se infiera]”, suprimiéndose la tercera variante, para mantener la coherencia del texto, a la luz de lo decidido por el Grupo de Trabajo respecto del art. 48 (A/CN.9/642, párrs. 31 a 33 y 35).

¹¹² Se ha precisado mejor el alcance de esta remisión insertando “párrafo 1”.

¹¹³ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo se ha colocado al apartado a) entre corchetes, en espera del resultado de su ulterior examen (A/CN.9/642, párrs. 38 y 41).

¹¹⁴ Se ha insertado la frase “tras haberle sido notificada la llegada de las mercancías” en aras de la coherencia, al haber convenido el Grupo de Trabajo, en insertar esta misma frase en el art. 48 b) (A/CN.9/642, párrs. 34, 35, 40 y 41).

¹¹⁵ En aras de la claridad del texto y de la coherencia con los arts. 47 c) y 48 b), se han enunciado en más detalle los pasos que habrán de darse al cumplir con este trámite, y se ha suprimido la frase final en A/CN.9/WG.III/WP.81 (“se tendrá por cargador, a los efectos del presente apartado, al cargador documentario”).

¹¹⁶ Se ha precisado el alcance de este texto al hacerse también mención del “cargador documentario”.

¹¹⁷ Se ha insertado “párrafo 1” para hacer más precisa esta remisión.

Artículo 50. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable¹¹⁸

Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable:

a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 45, el tenedor del documento de transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable estará legitimado para obtener del porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregarlas al tenedor en el momento y lugar indicados en el párrafo 1¹¹⁹ del artículo 45, según proceda¹²⁰:

i) Una vez que el tenedor haya restituido el documento de transporte negociable y, si se trata de una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 11 del artículo 1, una vez que dicho tenedor se haya identificado debidamente como tal¹²¹; o

ii) Una vez que el tenedor del documento electrónico de transporte negociable haya demostrado su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9;

b) El porteador deberá denegar la entrega si no se cumplen las condiciones enunciadas en el inciso i) o en el inciso ii) del apartado a) del presente artículo;

c) Cuando se haya emitido más de un original del documento de transporte negociable, y el número de originales emitidos figure en el documento¹²², la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán cualquier validez o eficacia. De haberse utilizado un documento electrónico de transporte negociable, dicho documento perderá cualquier validez o eficacia al efectuarse la entrega de las mercancías al tenedor, conforme a los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9;

d)¹²³ Si el tenedor, tras haberle sido notificada la llegada de las mercancías¹²⁴, no reclama al porteador la entrega de las mercancías tras su llegada al lugar de

¹¹⁸ Se ha rectificado y reformulado ligeramente el texto de los apartados 1 a), d) y h) en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo descrito en los párrs. 4 a 7 de A/CN.9/WG.III/WP.94, conforme fue convenido por el Grupo de Trabajo para su ulterior examen (A/CN.9/642, párr. 42).

¹¹⁹ A la luz de la revisión del texto, se hace ahora remisión al art. 45 1), en lugar de al art. 11 2).

¹²⁰ Se ha suprimido, por innecesaria, la expresión “según proceda”.

¹²¹ Se ha reformulado, a lo largo de todo el convenio, la expresión inglesa traducida por “se haya identificado debidamente como tal”, a fin de evitar incoherencias en su traducción a los diversos idiomas.

¹²² Se ha insertado la frase “y el número de originales emitidos figure en el documento” conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 45 a 51), con un ligero retoque de su texto. El Grupo de Trabajo convino (A/CN.9/642, párrs. 45 a 51) en revocar la decisión de su 19º período de sesiones (A/CN.9/621, párrs. 296 y 297) de insertar en el art. 41 (sobre deficiencias en los datos del contrato) un párrafo concerniente a los efectos de haberse omitido, en los datos del contrato, toda mención del número de originales del conocimiento de embarque, exigida por el art. 38 2) d).

¹²³ En el 20º período de sesiones del Grupo de Trabajo se hizo la propuesta de limitar el alcance de los apartados d), e), g) y h) del art. 50 a aquellos casos en que se emitiera un documento de transporte o un documento electrónico de transporte negociable en cuyo texto se indicara que

destino en el momento o dentro del plazo indicado en el párrafo 1¹²⁵ del artículo 45, el porteador deberá informar de ello a la parte controladora, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, el porteador deberá informar de ello al cargador, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar ni a la parte controladora ni al cargador, el porteador deberá informar de ello al cargador documentario, quien deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías¹²⁶;

e) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones de la parte controladora, del cargador o del cargador documentario¹²⁷, a tenor de lo previsto en el apartado d) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías al tenedor con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte negociable le haya sido restituído o no, o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable haya o no demostrado por los procedimientos mencionados en el párrafo 1¹²⁸ del artículo 9 su condición de tenedor;

f) La persona que haya dado instrucciones con arreglo al apartado d) del presente artículo deberá indemnizar al porteador por la pérdida que para él se derive del hecho de ser declarado responsable frente al tenedor con arreglo al apartado h) del presente artículo. El porteador podrá denegar el cumplimiento de las instrucciones si dicha persona se niega a aportar una garantía adecuada conforme a la solicitud razonable del porteador¹²⁹;

cabría hacer entrega de las mercancías a él incorporadas sin necesidad de que se presentara el documento emitido. Se propuso, para dar curso a dicha sugerencia, que se insertara como encabezamiento de los apartados d), e), g) y h) un texto que dijera: “Si un documento de transporte o un documento electrónico de transporte negociable lleva consignada la declaración de que se podrá hacer entrega de las mercancías sin necesidad de que se presente dicho documento o documento electrónico de transporte, serán aplicables las reglas siguientes.” (A/CN.9/642, párr. 63, 64 y 67).

¹²⁴ Se ha insertado la frase “tras haberle sido notificada la llegada de las mercancías” en aras de la coherencia con lo convenido por el Grupo de Trabajo respecto del texto del apartado b) de los arts. 48 y 49 (A/CN.9/642, párrs. 34, 35, 40 y 41).

¹²⁵ Se ha insertado aquí “o dentro del plazo indicado en el párr. 1 del art. 45” para mayor claridad del texto en supuestos en los que, por ejemplo, se estipule un período de entrega y no una fecha determinada de entrega. Se ha efectuado una aclaración similar en el párr. 1 del art. 45.

¹²⁶ Se han precisado, al igual que se hizo respecto del art. 47 c), los pasos que han de darse para cumplir con este trámite, y se han suprimido las dos últimas oraciones del texto que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81 (“En ese caso, la parte controladora o el cargador deberá dar instrucciones al porteador para la entrega de las mercancías. Cuando el porteador no consiga, tras un esfuerzo razonable, localizar a la parte controladora y al cargador, se tendrá por cargador, a los efectos del presente apartado, al cargador documentario”).

¹²⁷ Se hace también mención del “cargador documentario”.

¹²⁸ Se ha insertado “párrafo 1” a fin de precisar mejor el alcance de esta remisión.

¹²⁹ Conforme convino el Grupo de Trabajo, se ha insertado un nuevo apartado f) en el art. 50 en el que se enuncia el derecho del porteador a ejercitar una acción de repetición contra la parte controladora o al cargador por toda pérdida en la que el porteador incurra por haber cumplido las instrucciones que le fueron dadas por la parte controladora o el cargador, complementado por una obligación que se impone al destinatario, en dicho supuesto, de otorgar una garantía razonable al porteador (A/CN.9/642, párrs. 58 a 62 y 67).

g) Toda persona que adquiriera la condición de tenedor de un documento negociable de transporte o de un documento electrónico de transporte negociable, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías conforme a lo previsto en el apartado e) del presente artículo, pero por efecto de un acuerdo contractual o de otra índole anterior a la entrega, adquirirá los derechos que contra el porteador se deriven del contrato de transporte, con excepción del derecho a la entrega de las mercancías;

h) No obstante lo dispuesto en los apartados e) y g) del presente artículo, el tenedor que adquiriera tal condición después de la entrega, y¹³⁰ que no tuviera ni¹³¹ hubiera podido razonablemente tener conocimiento de dicha entrega en el momento en que adquirió la condición de tenedor, adquirirá los derechos incorporados en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable. Cuando los datos del contrato incluyan el momento estimado de llegada de las mercancías, o indiquen cómo obtener información sobre si la entrega ha sido realizada o no, se presumirá que el tenedor tuvo o pudo razonablemente haber tenido conocimiento de la entrega de las mercancías en el momento en que adquirió la condición de tenedor¹³².

*Artículo 51. Mercancías pendientes de entrega*¹³³

1. A los efectos del presente artículo, se estimará que las mercancías no han podido entregarse sólo si¹³⁴, tras su llegada al lugar de destino:

a) El destinatario no acepta la entrega de las mercancías, conforme a lo previsto en el presente capítulo, en el momento y lugar indicados en el párrafo 1 del artículo 45;

b) Ni la parte controladora, ni el cargador ni el cargador documentario¹³⁵ pueden ser localizados, o ninguno de ellos da al porteador instrucciones adecuadas conforme a lo previsto en los artículos 47, 48, 49 y 50;

c) El porteador puede o debe denegar la entrega a tenor de lo dispuesto en los artículos 46¹³⁶, 47, 48, 49 y 50;

d) El porteador no está autorizado a hacer la entrega de las mercancías al destinatario, en virtud de alguna ley o reglamento aplicable en el lugar donde se solicite la entrega; o

e) Al porteador le resulta, por algún otro motivo, imposible realizar la entrega de las mercancías.

¹³⁰ Inserción sugerida para mayor claridad de la frase “el tenedor que adquiriera tal condición después de la entrega, y”.

¹³¹ Sustitución en la versión inglesa de la conjunción “o” por “y”.

¹³² Se ha insertado la segunda oración de este apartado, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 58 a 62 y 67).

¹³³ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo se ha invertido el orden de los párrs. 1 y 2 en A/CN.9/WG.III/WP.81 (A/CN.9/642, párrs. 73 y 75).

¹³⁴ Se ha sustituido la frase “no fue posible efectuar la entrega” por “no han podido entregarse” (A/CN.9/642, párrs. 74 y 75), y se ha insertado la palabra “sólo”.

¹³⁵ Se ha insertado el término “cargador documentario”.

¹³⁶ Se hace ahora también referencia al art. 46, por el que se faculta al porteador para denegar la entrega.

2. Sin perjuicio¹³⁷ de cualquier otro derecho que el porteador pueda tener frente al cargador, la parte controladora o el destinatario, cuando las mercancías no hayan podido entregarse, el porteador podrá adoptar, por cuenta y riesgo de la persona que tenga derecho a obtener su entrega, todas las medidas respecto de las mismas que las circunstancias puedan razonablemente requerir, incluidas las siguientes:

- a) Almacenar las mercancías en algún lugar adecuado;
- b) Desembalar las mercancías que vayan en contenedores o tomar otro tipo de medidas, aun cuando supongan el traslado de las mercancías o causen su destrucción; y
- c) Procurar la venta de las mercancías de conformidad con las prácticas o los requisitos legales o reglamentarios que sean aplicables en el lugar donde las mercancías se encuentren.

3. El porteador sólo podrá hacer uso de sus facultades a tenor del párrafo 2 del presente artículo tras haber dado un aviso razonable de la medida prevista, con arreglo al párrafo 2 del presente artículo¹³⁸, a la persona indicada en los datos del contrato como la persona a la que haya de notificarse la llegada de las mercancías en el lugar de destino, de haberse indicado alguna, así como al destinatario, la parte controladora o el cargador, en ese orden y siempre y cuando el porteador conozca su identidad.

4. Si las mercancías se venden conforme a lo previsto en el apartado c) del párrafo 2 del presente artículo, el porteador deberá conservar el producto de la venta por cuenta de la persona que tenga derecho a la entrega de las mercancías, sin perjuicio de las deducciones que corresponda hacer por los gastos en que haya incurrido el porteador o por cualquier otra suma que le sea debida en relación con el transporte de las mercancías.

5. El porteador no será responsable de la pérdida o el daño que las mercancías sufran mientras permanezcan sin entregar¹³⁹ conforme a lo previsto en el presente artículo, salvo que el reclamante pruebe que dicha pérdida o daño se debió a que el porteador no adoptó las medidas que habrían sido razonables, dadas las circunstancias, para conservar las mercancías, y que el porteador sabía o debería haber sabido que dicha pérdida o daño se produciría en caso de no adoptar tales medidas.

¹³⁷ Se ha suprimido el texto de apertura de este párrafo “Salvo acuerdo en contrario y”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 72 y 75).

¹³⁸ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo se ha aclarado la obligación de dar aviso sustituyéndose el texto “dado aviso de la llegada de las mercancías a su lugar de destino, con antelación razonable,” por “dado un aviso razonable de la medida prevista, con arreglo al párrafo 2 del presente artículo” (A/CN.9/642, párrs. 78 y 81).

¹³⁹ Se sugiere que para poner en claro que el porteador seguirá siendo responsable por toda pérdida o daño que sufran las mercancías con anterioridad al momento en que no pudieron ser entregadas, convendría sustituir el texto “la pérdida o el daño de las mercancías que hayan quedado sin entregar” por “la pérdida o el daño que las mercancías sufran mientras permanezcan sin entregar”.

Artículo 52. Retención de las mercancías

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho que, a tenor del contrato de transporte o de la ley aplicable, pueda corresponder al porteador o una parte ejecutante a retener las mercancías para garantizar el pago de las sumas que le sean debidas.

CAPÍTULO 10. DERECHOS DE LA PARTE CONTROLADORA

Artículo 53. Ejercicio y contenido del derecho de control

1. El derecho de control sólo podrá ser ejercitado por la parte controladora y comprenderá únicamente:

- a) El derecho a dar o modificar instrucciones relativas a las mercancías que no constituyan una modificación del contrato de transporte,
- b) El derecho a obtener la entrega de las mercancías en algún puerto de escala o, respecto del transporte terrestre o interior, en algún lugar en ruta, y
- c) El derecho a sustituir al destinatario por alguna otra persona, incluida la propia parte controladora.

2. El derecho de control existe durante todo el período de responsabilidad del porteador delimitado conforme al párrafo 1 del artículo 12, y se extingue cuando dicho período finaliza¹⁴⁰.

Artículo 54. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control

1. Cuando no se haya emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable:

- a) El cargador será la parte controladora, salvo que, al concluir el contrato de transporte, haya designado parte controladora al destinatario, al cargador documentario o a alguna otra persona;
- b) La parte controladora podrá transferir su derecho de control a otra persona. Dicha transferencia será eficaz frente al porteador en el momento en que le sea notificada por el transferente, momento a partir del cual la persona a quien se haya realizado la transferencia pasará a ser la parte controladora; y
- c) La parte controladora deberá identificarse debidamente como tal¹⁴¹ en el momento de ejercitar su derecho de control.

2. Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable o un documento electrónico de transporte no negociable [en el que se establezca] [del

¹⁴⁰ A raíz de que el Grupo de Trabajo pidiera que se examinara si cabía suprimir el art. 54 5) (A/CN.9/642, párrs. 93, 94 y 96), la Secretaría sugiere que cabría suprimir el párr. 5 del art. 54 con tal de que se inserte aquí la frase “y se extingue cuando dicho período finaliza” a fin de que quede claro cuándo se produce la extinción del derecho de control.

¹⁴¹ Se ha reformulado la expresión inglesa que se traduce por “deberá identificarse debidamente como tal”, a fin de evitar toda incoherencia en su traducción a los diversos idiomas.

que se infiera]¹⁴² que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías:

a) El cargador será la parte controladora y podrá transferir el derecho de control a la persona designada en el documento como destinatario mediante la transferencia a dicha persona del documento de transporte efectuada sin endoso, o mediante la transferencia del documento electrónico de transporte efectuada por los procedimientos indicados en el párrafo 1¹⁴³ del artículo 9. De haberse emitido más de un original del documento de transporte, deberán transferirse todos ellos para transferir el derecho de control; y

b) Para poder ejercitar el derecho de control, la parte controladora deberá presentar el documento e identificarse debidamente como tal¹⁴⁴ o, en caso de utilizarse un documento electrónico de transporte, probar por los procedimientos indicados en el párrafo 1¹⁴⁵ del artículo 9 que dispone del control exclusivo del documento electrónico de transporte. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

3. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable:

a) El tenedor del documento o, de haberse emitido más de un original del documento, el tenedor de todos los originales será la parte controladora;

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento de transporte negociable a otra persona de conformidad con lo previsto en el artículo 60. De haberse emitido más de un original del documento, deberán transferirse a dicha persona¹⁴⁶ todos los originales para que surta efecto la transferencia del derecho de control; y

c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el documento de transporte negociable y, si se trata de una persona mencionada en el inciso i) del apartado a) del párrafo 11 del artículo 1, identificarse debidamente como tal¹⁴⁷. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control¹⁴⁸.

4. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable:

¹⁴² Se han retenido las variantes “[en el que se establezca]” y “[del que se infiera]”, eliminándose la tercera variante, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo respecto del art. 48 (A/CN.9/642, párrs. 31 a 33 y 35).

¹⁴³ Se ha insertado “párrafo 1” para hacer más precisa esta remisión.

¹⁴⁴ Se ha reformulado, la expresión inglesa que se tradujo por “deberá identificarse debidamente como tal”, a fin de evitar incoherencias en su traducción a los diversos idiomas.

¹⁴⁵ Se ha insertado “párrafo 1” para hacer más precisa esta remisión.

¹⁴⁶ Se ha insertado “a dicha persona” a fin de mejorar la claridad del texto.

¹⁴⁷ Se ha reformulado la expresión inglesa que se traduce por “identificarse debidamente como tal”, a fin de evitar incoherencias en su traducción a los diversos idiomas.

¹⁴⁸ La Secretaría examinó, conforme le fue pedido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 92 y 96), el texto de los apartados b) y c) del párrafo 3 a la luz del texto del apartado c) del art. 50, pero decidió no alinear sus textos con el de dicho apartado, ya que estimó que ello abriría una vía para que el porteador se liberara más fácilmente de su obligación, por lo que sería preferible dejar este punto al arbitrio del derecho interno.

- a) El tenedor será la parte controladora;
- b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento electrónico de transporte negociable a otra persona efectuada por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9¹⁴⁹;
- c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá probar su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1¹⁵⁰ del artículo 9¹⁵¹.

Artículo 55. Ejecución por el porteador de las instrucciones

1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el porteador deberá ejecutar las instrucciones mencionadas en el artículo 53 cuando:
 - a) La persona que las emita esté legitimada para ejercitar el derecho de control;
 - b) Las instrucciones puedan razonablemente ser ejecutadas, conforme a sus propios términos, en el momento de ser recibidas por el porteador; y
 - c) Su ejecución no interfiera con el curso normal de las operaciones del porteador, incluidas las prácticas que normalmente siga para realizar la entrega.
2. En cualquier caso, la parte controladora deberá rembolsar al porteador cualquier gasto razonable¹⁵² adicional en que éste incurra y deberá indemnizarle toda pérdida o daño que pueda sufrir por causa de la ejecución diligente¹⁵³ de las instrucciones en el marco de lo previsto en el presente artículo, incluidas las indemnizaciones que el porteador pueda verse obligado a pagar por la pérdida o el daño¹⁵⁴ de otras mercancías transportadas.
3. El porteador podrá exigir a la parte controladora que aporte una garantía que cubra los gastos adicionales, la pérdida o el daño que el porteador razonablemente prevea que puedan producirse por causa de la ejecución de las instrucciones que reciba en el marco del presente artículo. De no aportarse dicha garantía, el porteador podrá denegar la ejecución de las instrucciones.
4. La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, o por el retraso en su entrega¹⁵⁵, que resulte de la inexecución de las instrucciones de la parte controladora que entrañe el incumplimiento de las

¹⁴⁹ Se ha insertado “párrafo 1” para hacer más precisa esta remisión.

¹⁵⁰ Se ha insertado “párrafo 1” para hacer más precisa esta remisión.

¹⁵¹ Al haber pedido el Grupo de Trabajo que se examinara la procedencia de eliminar el párr. 5 del art. 53 en A/CN.9/WG.III/WP.81 (A/CN.9/642, párr. 93, 94 y 96), la Secretaría lo ha suprimido, al estimar que esa supresión era posible con tal de que se insertara en el art. 53 2) la frase “y se extingue cuando dicho período finaliza”, al precisarse así el momento de extinción del derecho de control. Se ha suprimido además el art. 53 6), que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 95 y 122 a 124).

¹⁵² Se ha insertado el término “razonable” conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 99 a 101 y 103).

¹⁵³ Se ha insertado el término “diligente” conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 97 y 103).

¹⁵⁴ Se ha suprimido aquí la frase “[o el retraso en la entrega]”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 98 a 101 y 103).

¹⁵⁵ Se ha retenido, sin corchetes, el texto “[o por el retraso en su entrega]”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 102 y 103).

obligaciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo, se regirá por lo dispuesto en los artículos 18 a 24, y la cuantía de la indemnización que deba pagar el porteador estará sujeta a lo previsto en los artículos 62 a 64.

Artículo 56. Validez de la entrega

Las mercancías que se entreguen siguiendo instrucciones dadas en consonancia con lo previsto en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 53 se tendrán por entregadas en el lugar de destino, y les serán aplicables las disposiciones del capítulo 9 relativas a la entrega.

Artículo 57. Modificaciones del contrato de transporte

1. La parte controladora será la única persona legitimada para acordar con el porteador alguna modificación del contrato de transporte no prevista en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 53.

2. Cualquier modificación del contrato de transporte, incluidas las previstas en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 53, deberá hacerse constar en todo documento de transporte negociable que se emita o en todo documento de transporte no negociable que deba ser restituído¹⁵⁶, así como en todo documento electrónico de transporte negociable; o, si lo solicita¹⁵⁷ la parte controladora, deberá hacerse igualmente constar en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable¹⁵⁸. En uno y otro caso, dichas modificaciones deberán ser firmadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40.

3. Las modificaciones que se introduzcan en un contrato de transporte conforme a lo previsto en el presente artículo no afectarán a los derechos ni a las obligaciones de las partes existentes con anterioridad a la fecha en la que dichas modificaciones sean firmadas con arreglo al artículo 40¹⁵⁹.

Artículo 58. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador

1. La parte controladora deberá, de solicitarlo el porteador o una parte ejecutante, facilitar en el momento oportuno la información, las instrucciones o los documentos relativos a las mercancías que el porteador pueda razonablemente necesitar para cumplir sus obligaciones bajo el contrato de transporte, siempre que

¹⁵⁶ Se ha insertado la frase “o en todo documento de transporte no negociable que deba ser restituído”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 106 y 107).

¹⁵⁷ Se ha sustituido la expresión “de solicitarlo” por “si lo solicita”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 105 y 107).

¹⁵⁸ De retenerse lo dispuesto en el art. 49 respecto del equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable, el Grupo de Trabajo debería hacer remisión a ese artículo si decide que dicho tipo de documentos constituirá prueba firme.

¹⁵⁹ Se ha reformulado ligeramente este artículo para evitar incoherencias en su traducción a los diversos idiomas. Ahora bien, el Grupo de Trabajo tal vez decida suprimir por completo este párrafo debido a las dificultades que suscita la interpretación de su texto y teniendo en cuenta que tal vez resulte superfluo, dado que en la mayoría de los ordenamientos se aplicaría esta regla con independencia de que se haya incluido o no en el texto del futuro convenio.

no hayan sido facilitados con anterioridad por el cargador y el porteador no pueda razonablemente obtenerlos por algún otro conducto¹⁶⁰.

2. Si el porteador, tras un esfuerzo razonable, no consigue localizar a la parte controladora, o si ésta no puede proporcionarle la información, las instrucciones o los documentos adecuados, recaerá en el cargador el deber de hacerlo. Si el porteador, tras un esfuerzo razonable, no consigue localizar al cargador, dicho deber recaerá en el cargador documentario¹⁶¹.

Artículo 59. Autonomía contractual de las partes

Las partes en el contrato de transporte podrán estipular al margen de lo dispuesto en los apartados b) y c) del párrafo 1 y el párrafo 2¹⁶² del artículo 53, así como en el artículo 55. Las partes podrán asimismo restringir o excluir la posibilidad de transferir el derecho de control prevista en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 54.

CAPÍTULO 11. TRANSFERENCIA DE DERECHOS¹⁶³

Artículo 60. Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento mediante la transferencia del documento a otra persona¹⁶⁴:

a) Debidamente endosado a dicha persona o en blanco, si se trata de un documento a la orden, o

b) Sin endoso, si: i) se trata de un documento al portador o endosado en blanco, o, ii) se trata de un documento emitido a la orden de una persona determinada y la transferencia tiene lugar entre el primer tenedor del documento y dicha persona.

2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento,

¹⁶⁰ Conforme a lo solicitado por el Grupo de Trabajo, se ha alineado el texto del art. 58 con lo dispuesto respecto de la obligación del cargador de dar información, instrucciones o documentos con arreglo a lo dispuesto en el art. 30, sin perder de vista la diversidad del contexto considerado en una y otra disposición (A/CN.9/642, párrs. 109 a 113). En el marco de esta alineación, se ha distribuido el texto de este artículo en dos párrafos.

¹⁶¹ Se ha trasladado el término “cargador documentario” del lugar que ocupaba en A/CN.9/WG.III/WP.81 para colocarlo en una nueva oración final de este párrafo, aclarándose así el orden que deberá seguir el porteador al solicitar información.

¹⁶² Dada la supresión del párr. 5 del art. 53 en A/CN.9/WG.III/WP.81, y la inclusión en el artículo 53 2) de una frase concerniente a la extinción del derecho de control, se ha sustituido la remisión que se hacía al párr. 5 del art. 53 por una remisión al párr. 2 de dicho artículo. Si bien la nueva remisión al art. 53 2) amplía ligeramente el alcance de la remisión que se hace en el art. 59, no se estima que ello pueda resultar problemático.

¹⁶³ El Grupo de Trabajo convino en retener los arts. 60 y 61 y suprimir el texto del antiguo art. 61 que figuraba en el cap. 12 en A/CN.9/WG.III/WP.81 (A/CN.9/642, párrs. 115 a 118).

¹⁶⁴ Para facilitar la lectura y la traducción, se ha invertido, en la versión inglesa, el orden de las dos cláusulas en cada uno de los apartados de este párrafo, respecto del orden en que aparecían en A/CN.9/WG.III/WP.81. En aras de la claridad se ha fusionado en un único apartado el texto de los anteriores apartados b) y c).

tanto si se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de una persona determinada, mediante la transferencia del documento por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9¹⁶⁵.

Artículo 61. Responsabilidad del tenedor

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 58, el tenedor que no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte, siempre y cuando no sea el cargador, no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ser el tenedor.

[2. El tenedor, siempre y cuando no se trate del cargador, que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte asumirá las responsabilidades que el contrato le imponga, en la medida en que dichas responsabilidades estén consignadas en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable, o puedan ser determinadas a partir del mismo.]¹⁶⁶

3. A los efectos de[l] [los] párrafo[s] 1 [y 2] del presente artículo y del artículo 45¹⁶⁷, el tenedor, siempre y cuando no se trate del cargador, no ejercita derecho alguno derivado del contrato de transporte por la sola razón de:

a) Acordar con el porteador, con arreglo al artículo 10, la sustitución de un documento de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable o, a la inversa, un documento electrónico de transporte negociable por un documento de transporte negociable, o de

b) Transferir sus derechos con arreglo al artículo 60¹⁶⁸.

CAPÍTULO 12. LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 62. Límites de la responsabilidad

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 63 y en el párrafo 1 del artículo 64, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio¹⁶⁹ estará limitada a [835¹⁷⁰] unidades

¹⁶⁵ Se ha insertado “párrafo 1” para hacer más precisa esta remisión.

¹⁶⁶ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, se ha colocado el párr. 2 entre corchetes habida cuenta de la diversidad de pareceres al respecto, y se ha retenido, sin corchetes, la primera de las dos variantes que figuraban en A/CN.9/WG.III/WP.81, suprimiéndose la segunda (A/CN.9/642, párrs. 125 a 129).

¹⁶⁷ Se ha retenido, sin corchetes, el texto “y del artículo 45” conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 130 y 131). Se examinó además el texto del proyecto de convenio a fin de determinar si cabría suprimir el texto de apertura “a los efectos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo y del art. 45”, pero se sugiere que dicha remisión es importante para delimitar el ejercicio del derecho enunciado en el art. 45.

¹⁶⁸ Se ha suprimido el art. 61 que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 118 y 132).

¹⁶⁹ El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiara el historial del párr. 1 (A/CN.9/642, párrs. 165 y 166). Junto a la presente nota, cabe que el Grupo de Trabajo desee consultar lo que se dijo en las deliberaciones al respecto recogidas en A/CN.9/WG.III/WP.72 (párrs. 14 y 15). En el texto original del proyecto de convenio, en A/CN.9/WG.III/WP.21, se utilizó la expresión “concerniente a las mercancías” tomada del art. 4 5) de las Reglas de La Haya y de La Haya

de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a [2,5¹⁷¹] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo.

[Variante A del párrafo 2¹⁷²

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, cuando a) el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si el retraso en la entrega fue causado] durante el transporte marítimo o durante el transporte precedente o subsiguiente al marítimo, y b) las normas de un convenio internacional [o del derecho interno] habrían resultado aplicables, a tenor del artículo 27, de haberse producido dicha pérdida, daño, [o retraso] durante un transporte precedente o subsiguiente al marítimo, el límite de la responsabilidad del porteador por esa pérdida, daño [o retraso] se regirá por el convenio internacional [o el derecho interno] que hubiese resultado aplicable en caso de haberse determinado el lugar en que se

Visby. A resultados de una petición del Grupo de Trabajo, en su 13º período de sesiones, de que se examinara el empleo de la fórmula “concerniente a las mercancías” en todo el texto del futuro convenio, tal como figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56 (A/CN.9/552, párrs. 41 a 43), se suprimió la expresión “por pérdida o daño de las mercancías [o concerniente a las mismas]” a lo largo de todo el convenio y se colocó en su lugar la expresión “por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio”, con un comentario al respecto en las notas a pie de página. El motivo por el que se sustituyó la fórmula primitiva fue la incertidumbre a que daba lugar y la falta de uniformidad en su interpretación en el marco de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, particularmente en lo concerniente a si su texto era o no aplicable a los supuestos de error en la entrega o de falsedad en la información facilitada acerca de las mercancías. Con arreglo a las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby predominaba el parecer de que su texto era aplicable a todo supuesto de error en la entrega, pero se abrigaban dudas acerca de si sería aplicable a los supuestos de falsedad en la información. Se estimó que el texto revisado expresaba más claramente que la limitación de la responsabilidad sería aplicable a todo supuesto de incumplimiento de alguna obligación del porteador en el marco del futuro convenio, y que resultaría por ello aplicable no sólo a los supuestos de error en la entrega sino también a los de falsedad en la información facilitada acerca de las mercancías. Por ello no cabe decir que la aplicabilidad del límite de la responsabilidad al supuesto de un error en la entrega de las mercancías constituya una novedad, pero su aplicabilidad explícita a los supuestos de falsedad en la información acerca de las mercancías sí constituye una innovación respecto del texto que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.21 y en A/CN.9/WG.III/WP.32. Además, a resultados de los cambios introducidos en el texto en A/CN.9/WG.III/WP.56, se sustituyó, en aras de una mayor precisión, el texto “las mercancías perdidas o dañadas” por “las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio”.

¹⁷⁰ En su 20º período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió a título provisional, fijar el límite de la responsabilidad del porteador insertando en el primer par de corchetes un límite por bulto de “835” unidades de cuenta, al igual que se hacía en las Reglas de Hamburgo, en espera de que se encontrara una solución de avenencia acerca de dicho límite (A/CN.9/642, párrs. 163 y 166).

¹⁷¹ En su 20º período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió, a título provisional, fijar el límite de la responsabilidad del porteador por kilogramo de carga insertando en el segundo par de corchetes, la cifra “2,5” correspondiente al límite fijado en las Reglas de Hamburgo, en espera de que se llegara a una solución de avenencia respecto de dicho límite (A/CN.9/642, párrs. 163 y 166).

¹⁷² Si se retiene el artículo 62 2), deberá alinearse ese texto con el texto definitivo del art. 27. La variante A pretende aclarar el texto de la variante B, pero sin modificar el enfoque sugerido.

produjo el daño, o por el presente Convenio, si el límite resultante de su aplicación es superior.]

Variante B del párrafo 2

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si el retraso en la entrega fue causado] durante el transporte marítimo o durante el transporte precedente o subsiguiente al marítimo, se aplicará el más elevado de los límites de responsabilidad previstos en las normas internacionales [o nacionales] de carácter imperativo que sean aplicables a cualquiera de los tramos del transporte.]¹⁷³

3. Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como colocados en o sobre dicho elemento de transporte serán considerados bultos o unidades de carga. Si no figuran así enumerados, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte serán consideradas una sola unidad de carga.

4. La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo deberán ser convertidas a la moneda de un Estado según el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o el laudo, o en la fecha convenida por las partes. El valor de la moneda de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en Derechos Especiales de Giro, deberá ser calculado según el método aplicado en la fecha que proceda por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones. El valor de la moneda de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en Derechos Especiales de Giro, deberá ser calculado según el método determinado por dicho Estado.

Artículo 63. Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 64, la indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 23 y la¹⁷⁴ responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a [dos veces y media¹⁷⁵] el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La

¹⁷³ En su 20º período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió, en el marco de su decisión provisional concerniente al límite de la responsabilidad del porteador, colocar el art. 62 2) entre corchetes, en espera de si se decidía suprimirlo como parte de la solución de avenencia a la que se llegue respecto del nivel de los límites establecidos (A/CN.9/642, párrs. 163 y 166).

¹⁷⁴ Se suprimió el texto “[salvo acuerdo en contrario,]”, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, como parte de la solución de avenencia a la que había llegado el Grupo de Trabajo respecto de la responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías (véase A/CN.9/621, párrs. 180 b), 183 y 184).

¹⁷⁵ En su 20º período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió, como parte de su decisión provisional acerca del nivel de los límites de la responsabilidad del porteador, sustituir, las palabras “una vez” por “dos veces y media” colocándolas igualmente entre corchetes en espera de la solución de avenencia definitiva a la que se llegue respecto del nivel de los límites (A/CN.9/642, párrs. 163 y 166).

suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al párrafo 1 del artículo 62 no podrá exceder del límite que resulte aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 62 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas.

Artículo 64. Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad

1. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 19 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 62¹⁷⁶, o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte, si el reclamante prueba que la pérdida o el daño resultante del incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio es imputable a un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que la pérdida o el daño probablemente se produciría.

2. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 63 si el reclamante prueba que el retraso en la entrega resultó de un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar la pérdida resultante del retraso o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida probablemente se produciría.

CAPÍTULO 13. EJERCICIO DE ACCIONES

*Artículo 65. Plazo para el ejercicio de acciones*¹⁷⁷

1. No se podrá entablar¹⁷⁸ procedimiento judicial o arbitral alguno respecto de reclamaciones o controversias derivadas del incumplimiento de obligaciones establecidas en el presente Convenio una vez transcurrido el plazo de dos años.

2. El plazo indicado en el párrafo 1 del presente artículo empezará a correr el día en que el porteador haya entregado las mercancías o, en caso de que las mercancías no se hayan entregado o se entregue sólo una parte de las mismas, el último día en el que debiera haberse efectuado su entrega. El día en el que comience a correr dicho plazo no será computable a efectos de la determinación de su vencimiento.

3. Aun cuando haya expirado el plazo enunciado en el párrafo 1 del presente artículo, cualquiera de las partes, ante reclamaciones realizadas por la otra parte, podrá ampararse en su derecho a reclamar a título de excepción o con fines de compensación.

¹⁷⁶ Conforme se dijo en los párrs. 55 y 62 de A/CN.9/552, tal vez convenga examinar más a fondo, en el contexto del cap. 16, la sugerencia de hacer también remisión al art. 23.

¹⁷⁷ Se ha modificado el título de este artículo “Prescripción de acciones” que ha pasado a ser “Plazo para el ejercicio de acciones”, respondiéndose así a la inquietud que suscita el empleo del término “plazo de prescripción”, reflejada en las deliberaciones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 169 a 171).

¹⁷⁸ Se ha sustituido el término inglés “commenced” por “instituted” (entablar), por considerarse que resulta más exacto y será más fácil de traducir.

*Artículo 66. Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones*¹⁷⁹

El plazo¹⁸⁰ establecido en el artículo 65 no será susceptible de interrupción ni suspensión, pero la persona contra la que se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el curso de dicho plazo, prorrogarlo mediante una declaración dirigida al reclamante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado mediante una o más declaraciones equivalentes.

Artículo 67. Acción de repetición

Toda acción de repetición entablada por una persona declarada responsable¹⁸¹ a tenor del presente Convenio podrá ser ejercitada incluso después de expirado el plazo establecido¹⁸² en el artículo 65, siempre y cuando dicho ejercicio tenga lugar dentro del mayor de los plazos siguientes:

- a) El plazo otorgado por la ley del foro en el que se entable el procedimiento; o
- b) Un plazo de noventa días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya transigido o haya sido emplazada respecto de la acción ejercitada contra ella, según cual de estas dos cosas suceda antes.

Artículo 68. Acciones contra la persona identificada como porteador

Podrá entablarse una acción contra el arrendatario del buque o contra la persona identificada como porteador con arreglo al párrafo 2 del artículo 39, aun después de expirado el plazo fijado¹⁸³ en el artículo 65, siempre y cuando la acción sea ejercitada dentro del mayor de los plazos siguientes:

- a) El plazo otorgado por la ley del foro en el que se entable el procedimiento, o
- b) Un plazo de noventa días contados desde la fecha en que se identifique al porteador o en que el propietario registral o el arrendatario del buque haya rebatido, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 39, la presunción de que él es el porteador¹⁸⁴.

¹⁷⁹ El título de este artículo “Prórroga del plazo de prescripción” ha pasado a ser “Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones” conforme a lo convenido en el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 169 a 171).

¹⁸⁰ Conforme convino el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 169 a 171), se han suprimido las palabras “de prescripción” que cualificaban al término “plazo”.

¹⁸¹ Se ha suprimido la expresión “con arreglo al presente Convenio” al estimarse que estaba mal colocada y que era, por lo demás, innecesaria (A/CN.9/642, párr. 176).

¹⁸² Se ha sustituido, en aras de la coherencia, la palabra “mencionado” por la palabra “establecido”.

¹⁸³ Se ha sustituido, en aras de la coherencia, la palabra “mencionado” por “establecido”.

¹⁸⁴ El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiara el efecto combinado de los artículos 68 y 39 2) con miras a determinar si cabría omitir la mención del arrendatario o fletador a casco desnudo. Se sugiere que esa mención es necesaria, dado que tanto el propietario registral como el arrendatario del buque gozan de dos oportunidades para rebatir la presunción establecida frente a ellos (A/CN.9/642, párrs. 178 y 179).

CAPÍTULO 14. JURISDICCIÓN

Artículo 69. Acciones contra el porteador

A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo de elección de foro exclusivo que cumpla con lo prescrito en el artículo 70 o en el artículo 75, el demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra el porteador con arreglo al presente Convenio:

a) Ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares:

- i) El domicilio del porteador;
- ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte;
- iii) El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o

iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque; o

b) Ante el tribunal competente o uno de los tribunales competentes que el cargador y el porteador hayan designado de común acuerdo para decidir sobre las reclamaciones que contra el porteador puedan surgir bajo el presente Convenio.

Artículo 70. Acuerdos de elección de foro

1. La competencia de un tribunal designado con arreglo al apartado b) del artículo 69 sólo será exclusiva respecto de las controversias entre las partes en el contrato si éstas así lo han acordado y el acuerdo que reconozca dicha competencia:

a) Forma parte de un contrato de volumen en el que están claramente indicados los nombres y las direcciones de las partes y bien i) ha sido individualmente negociado, o bien ii) contiene una indicación clara de la existencia de un acuerdo de elección de foro exclusivo, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen que lo incluyen; y

b) Designa con claridad a los tribunales de un Estado Contratante, o a uno o más tribunales específicos de un Estado Contratante.

2. Una persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará vinculada por un acuerdo de elección del foro exclusivo concertado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo cuando:

a) El tribunal elegido esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado a) del artículo 69;

b) El acuerdo figure en los datos del contrato de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte que pruebe el contrato de transporte de las mercancías en relación con las cuales se plantee la reclamación;

c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el tribunal ante el que debe entablarse la acción y sobre el carácter exclusivo de su competencia al respecto; y

d) La ley del tribunal que conozca del caso¹⁸⁵ prevea que dicha persona puede quedar obligada por un acuerdo de elección del foro exclusivo¹⁸⁶.

Artículo 71. Acciones contra la parte ejecutante marítima

El demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra una parte ejecutante marítima conforme al presente Convenio ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares:

- a) El domicilio de dicha parte ejecutante marítima; o
- b) El puerto donde dicha parte ejecutante marítima recibió¹⁸⁷ las mercancías, el puerto donde hizo entrega de las mismas, o el puerto donde la parte ejecutante marítima llevó a cabo sus actividades respecto de las mercancías.

Artículo 72. Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales

A reserva de lo dispuesto en los artículos 74 y 75, no se podrá entablar procedimiento alguno contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Convenio ante un tribunal distinto de los indicados en los artículos 69 o 71¹⁸⁸.

Artículo 73. Embargo preventivo y otras medidas cautelares

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la competencia de un tribunal para adoptar medidas cautelares, incluido el embargo preventivo. Un tribunal de un Estado donde se haya adoptado una medida cautelar no gozará de competencia para conocer del fondo del litigio, salvo que:

- a) Se cumplan los requisitos enunciados en el presente capítulo; o
- b) Su competencia esté reconocida por algún convenio internacional aplicable en dicho Estado.

¹⁸⁵ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo se retuvo, sin corchetes, la primera de las diversas variantes ofrecidas en A/CN.9/WG.III/WP.81, suprimiéndose las restantes (A/CN.9/642, párrs. 185 a 190 y 192)

¹⁸⁶ Se han suprimido, conforme a lo Convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 191, 192 y 205), los párrs. 3 y 4 de este artículo que figuraban en A/CN.9/WG.III/WP.81.

¹⁸⁷ Se ha suprimido el adverbio “inicialmente” que cualificaba al verbo “recibió” y el adjetivo “definitiva” que cualificaba a “entrega” dado que tenían por objeto precisar cuáles eran las partes ejecutantes marítimas que intervenían en un trasbordo (A/CN.9/594, párr. 142), pero se prestaban a ser interpretadas erróneamente como referidas a la recepción inicial de las mercancías y a su entrega definitiva a tenor del contrato de transporte. Se recomendó una supresión similar en el art. 20 1).

¹⁸⁸ Dado que se convino en que se facultara a los Estados para efectuar una remisión plena al art. 77, en lugar de una remisión parcial, se estimó innecesaria la frase entre corchetes “[o con arreglo a las normas aplicables en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 77]” por lo que cabría suprimirla (A/CN.9/642, párrs. 196 y 205).

Artículo 74. Consolidación y traslado de acciones

1. Salvo que se haya concluido un acuerdo de elección del foro exclusivo que sea vinculante¹⁸⁹ con arreglo a los artículos 70 ó 75¹⁹⁰, de ejercitarse contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima una única acción nacida del mismo suceso, dicha acción sólo podrá ejercitarse ante un tribunal determinado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 69 como en el artículo 71. De no existir tal tribunal, la acción podrá ejercitarse únicamente ante un tribunal de los indicados en el apartado b) del artículo 71, de existir alguno.

2. Salvo cuando exista un acuerdo de elección del foro exclusivo que sea vinculante¹⁹¹ con arreglo a los artículos 70 ó 75¹⁹², un porteador o una parte ejecutante marítima que ejercite una acción declarativa de la inexistencia de responsabilidad o cualquier otra acción que prive a una persona de su derecho a elegir el foro con arreglo a lo previsto en los artículos 69 ó 71, deberá retirar dicha acción a instancia del demandado, una vez que éste haya elegido un tribunal de los indicados en los artículos 69 ó 71, según cual sea aplicable, ante el que pueda volverse a ejercitar la acción.

Artículo 75. Acuerdos posteriores al nacimiento de una controversia y jurisdicción en casos de comparecencia del demandado

1. Una vez surgida una controversia, las partes podrán convenir en resolverla ante cualquier tribunal competente.

2. Todo tribunal competente¹⁹³ ante el que comparezca el demandado, sin impugnar su competencia de conformidad con la ley del foro, será competente para conocer de la controversia.

Artículo 76. Reconocimiento y ejecución

1. Toda resolución emitida por un tribunal que goce de competencia con arreglo al presente Convenio deberá ser reconocida y ejecutada en otro Estado Contratante, de acuerdo con la ley de dicho Estado, siempre y cuando uno y otro Estado hayan efectuado una declaración conforme a lo previsto en el artículo 77.

2. Un tribunal podrá denegar el reconocimiento y la ejecución de una resolución judicial:

a) Basándose en cualquier motivo para denegar ese reconocimiento o ejecución establecido en la ley del foro; o

b) Si la acción cuyo ejercicio dio origen a la resolución hubiese debido ser retirada de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 74, en caso de que el tribunal que

¹⁸⁹ Se ha sustituido el término “válido” por “vinculante”, por estimarse que resulta más apropiado.

¹⁹⁰ Dado que el Grupo de Trabajo optó por el enfoque de la “remisión” plena, y no parcial, al art. 77, resulta innecesaria la frase entre corchetes “[o que resulta aplicable con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 77]”.

¹⁹¹ Se ha sustituido el término “válido” por “vinculante”, por estimarse que resulta más apropiado.

¹⁹² Dado que el Grupo de Trabajo optó por el enfoque de la “remisión” plena, y no parcial, al art. 77, resulta innecesaria la frase entre corchetes “[o que resulta aplicables con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 77]”.

¹⁹³ Se suprimió la expresión “en un Estado contratante” ya que figura en la definición de “tribunal competente” (A/CN.9/642, párrs. 197 y 198).

haya emitido dicha resolución hubiese aplicado las normas sobre acuerdos de elección de foro exclusivos del Estado en el que se solicita el reconocimiento y la ejecución¹⁹⁴.

3. El presente capítulo no afectará a la aplicación de las normas de una organización regional de integración económica que sea parte en el presente Convenio, en lo concerniente al reconocimiento o la ejecución de sentencias entre Estados miembros de dicha organización regional, con independencia de que dichas normas hayan sido adoptadas antes o después del presente Convenio.

Artículo 77. Aplicación del capítulo 14

Sólo quedarán obligados por el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren¹⁹⁵, de conformidad con lo previsto en el artículo 94, que sus normas serán obligatorias para ellos.

CAPÍTULO 15. ARBITRAJE

Artículo 78. Acuerdos de arbitraje

1. A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar que toda controversia que pueda plantearse en relación con el transporte de las mercancías bajo el presente Convenio será sometida a arbitraje.

2. El procedimiento arbitral deberá tener lugar, a elección de la persona que dirija una reclamación contra el porteador, en:

- a) Algún lugar designado al efecto en el acuerdo de arbitraje; o
- b) Cualquier otro lugar situado en un Estado en donde se encuentre alguno de los lugares siguientes:
 - i) El domicilio del porteador;
 - ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte;
 - iii) El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o
 - iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque¹⁹⁶.

¹⁹⁴ Al haberse convenido, respecto del art. 77, en aplicar la fórmula de la remisión plena, y no la de la remisión parcial, resultaba innecesaria la frase entre corchetes “[o que resulta aplicable en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del art. 77]”, por lo que cabía suprimirla (A/CN.9/642, párrs. 200, 201 y 205).

¹⁹⁵ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, se ha retenido la variante B en A/CN.9/WG.III/WP.81, suprimiéndose las variantes A y C, adoptándose así el enfoque de la “remisión” plena (A/CN.9/642, párrs. 202, 203 y 205). El Grupo de Trabajo decidió, además, que la declaración prevista para dicho fin podría efectuarse en cualquier momento, por lo que se hace remisión, a dicho respecto, al art. 94 (A/CN.9/642, párrs. 203, 205, 260 y 261).

¹⁹⁶ Se suprimió la referencia que se hacía a los “lugares indicados en el apartado a) del art. 69”, insertándose en su lugar, los incisos del apartado a) del art. 69, a fin de que el régimen aquí enunciado resulte completo dado que cabe que un Estado Contratante declare aplicable el cap. 15 sin declarar aplicable el cap. 14, que es donde figura el art. 69.

3. La designación del lugar del arbitraje efectuada en el acuerdo de arbitraje será vinculante respecto de cualquier controversia entre las partes en él, siempre y cuando dicho acuerdo figure en un contrato de volumen que indique claramente los nombres y las direcciones de las partes y que:

- a) Haya sido individualmente negociado; o
- b) Contenga una indicación clara de la existencia de un acuerdo de arbitraje, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen que lo incluyen.

4. Una persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará vinculada por un acuerdo de arbitraje concertado con arreglo al párrafo 3 del presente artículo cuando:

- a) El lugar del arbitraje designado en el acuerdo esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado a) del artículo 69;
- b) El acuerdo de arbitraje figure en los datos del contrato de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte que pruebe el contrato de transporte de las mercancías en relación con las cuales se plantee la reclamación¹⁹⁷;
- c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el lugar del arbitraje; y
- d) La ley aplicable prevea que dicha persona puede quedar obligada por el acuerdo de arbitraje.

5. Se considerará que las disposiciones de los párrafos 1, 2, 3 y 4 del presente artículo forman parte de toda cláusula compromisoria o acuerdo de arbitraje, y se tendrá por nula cualquier estipulación de tal cláusula o pacto en la medida en que sea incompatible con lo dispuesto en dichos párrafos.

Artículo 79. Acuerdos de arbitraje en el transporte no regular

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la eficacia de un acuerdo de arbitraje incluido en un contrato de transporte en el transporte no regular al cual sea aplicable el presente Convenio o las normas del presente Convenio por razón de:

- a) La aplicación del artículo 7¹⁹⁸; o
- b) La incorporación del presente Convenio en un contrato de transporte no incluido en su ámbito de aplicación, voluntariamente realizada por las partes.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, todo acuerdo de arbitraje que figure en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte al que sea aplicable el presente Convenio a tenor del artículo 7 se registrará por lo dispuesto en el presente capítulo, a no ser que:

¹⁹⁷ Se ha retenido, sin corchetes, el art. 78 4) b), conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 208 y 211).

¹⁹⁸ Conforme pidió el Grupo de Trabajo, se estudió la procedencia de hacer también remisión al art. 6 2), pero se estimó que no era necesario dado que el art. 78 regulaba lo dispuesto en dicho párrafo, por lo que no era necesario hacer esa remisión en el art. 79 (A/CN.9/642, párrs. 212 y 214).

a) Los términos de dicho acuerdo de arbitraje sean los mismos que los del acuerdo de arbitraje incluido en el contrato de fletamento o el contrato de transporte excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el artículo 7¹⁹⁹; o

b) Dicho acuerdo de arbitraje: i) incorpore por remisión los términos del acuerdo de arbitraje que figure en el contrato de fletamento o el contrato de transporte excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el artículo 7; ii) contenga una remisión expresa a dicha cláusula compromisoria; y iii) identifique a las partes en el contrato de fletamento e indique la fecha del mismo²⁰⁰.

Artículo 80. Acuerdos de arbitraje posteriores al nacimiento de una controversia

No obstante lo dispuesto en el presente capítulo y en el capítulo 15, una vez surgida la controversia, las partes en ella podrán acordar resolverla mediante arbitraje en cualquier lugar.

Artículo 81. Aplicación del capítulo 15

Sólo quedarán obligados por el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren²⁰¹, de conformidad con lo previsto en el artículo 94, que sus normas serán obligatorias para ellos.

CAPÍTULO 16. VALIDEZ DE LAS CLÁUSULAS CONTRACTUALES²⁰²

Artículo 82. Disposiciones generales

1. Salvo disposición en contrario en el presente Convenio, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

a) Excluya o limite, directa o indirectamente, las obligaciones del porteador o de una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Convenio;

¹⁹⁹ Se expresó inquietud en el Grupo de Trabajo de que la regla del apartado a) suscitaba el interrogante de cómo podría saber un demandante si los términos de un pacto de arbitraje eran idénticos a los consignados en el contrato de fletamento, una vez que se iniciara el arbitraje (A/CN.9/642, párrs. 213 y 214).

²⁰⁰ Se expresaron inquietudes en el Grupo de Trabajo en lo concerniente a la minuciosidad de los requisitos para que un tercero quedara obligado por lo convenido en el pacto de arbitraje dado que esos requisitos podían no responder a las necesidades del caso o a la práctica del tráfico (A/CN.9/642, párrs. 213 y 214). El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar si lo dispuesto en el apartado b) contribuirá a la claridad y uniformidad de la norma aplicable, aun cuando no corresponda a la práctica actual de algunos países.

²⁰¹ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, se retuvo la variante B en A/CN.9/WG.III/WP.81, suprimiéndose la variante A, lo que suponía adoptar el enfoque de la remisión plena (A/CN.9/642, párrs. 216 y 218). El Grupo de Trabajo decidió, además, que cabría efectuar una declaración al respecto en cualquier momento, por lo que se hace remisión al art. 94 en lo concerniente al momento en que habrá de hacerse la declaración A/CN.9/642, párrs. 216, 218, 260 y 2061).

²⁰² Este capítulo, colocado ahora a continuación del capítulo relativo al arbitraje, figuraba antes como penúltimo capítulo del convenio.

b) Excluya o limite, directa o indirectamente, la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio; o

c) Disponga la cesión al porteador, o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 18, del beneficio del seguro de las mercancías.

2. Salvo disposición en contrario en el presente Convenio, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

a) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, las obligaciones del cargador, del consignador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario previstas en el presente Convenio; o que

b) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, la responsabilidad del cargador, del consignador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio²⁰³.

Artículo 83. Normas especiales relativas a los contratos de volumen

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 82, y en las relaciones entre el porteador y el cargador, en todo contrato de volumen al que sea aplicable el presente Convenio cabrá estipular derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en el presente Convenio, siempre que en el contrato de volumen conste claramente que algunas de sus condiciones se apartan del régimen del presente Convenio y:

a) Haya sido individualmente negociado; o

b) Su texto especifique claramente cuáles de sus cláusulas o secciones contienen tales condiciones.

2. Cualquier condición que se estipule, conforme al párrafo 1 del presente artículo, al margen del presente Convenio deberá figurar en el contrato de volumen y no podrá ser incorporada a su texto por remisión a algún otro documento.

3. Ninguna lista pública de precios y servicios del porteador, así como ningún documento de transporte, documento electrónico de transporte o documento similar, podrán ser considerados como un contrato de volumen a los efectos²⁰⁴ del presente artículo, pero un contrato de volumen podrá incorporar por remisión los términos de²⁰⁵ dichos documentos como condiciones del contrato.

4. El párrafo 1 del presente artículo no será aplicable a los derechos y las obligaciones prescritas en los apartados a) y b) del artículo 15 y en los artículos 30 y 33, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de dichas obligaciones o derivada de algún acto u omisión de los mencionados en el artículo 64.

²⁰³ Se han suprimido los corchetes que, en los apartados a) y b) del párr. 2 englobaban a “o aumente” en A/CN.9/WG.III/WP.81 (A/CN.9/621, párrs. 159 y 160).

²⁰⁴ Para mayor claridad, se ha sustituido la fórmula “con arreglo al párrafo 1” por “a los efectos del presente artículo”.

²⁰⁵ Para mayor claridad, se ha insertado en el texto las palabras “los términos de”.

5. Siempre que se cumplan los requisitos del párrafo 1 del presente artículo, las condiciones del contrato de volumen que se aparten del régimen del presente Convenio serán aplicables entre el porteador y una persona distinta del cargador si:

a) Dicha persona recibió información que indicaba claramente que el contrato de volumen contiene condiciones estipuladas al margen del presente Convenio y consintió expresamente²⁰⁶ quedar vinculada por dichas modificaciones; y

b) Su consentimiento no está recogido únicamente en una lista pública de precios y servicios del porteador, en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.

6. La parte que invoque alguna condición que se aparte del régimen del presente Convenio deberá probar que se cumplen todas las condiciones prescritas para su validez.

*Artículo 84. Normas especiales relativas a los animales vivos
y a algunas otras mercancías*

No obstante lo dispuesto en el artículo 82 y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 83, el contrato de transporte podrá excluir o limitar las obligaciones o la responsabilidad tanto del porteador como de una parte ejecutante marítima, siempre y cuando:

a) Las mercancías transportadas sean animales vivos, si bien dicha limitación o exclusión carecerá de efecto si el²⁰⁷ demandante prueba que la pérdida o el daño de las mercancías o el retraso en su entrega son resultado de algún acto u omisión del porteador, de alguna de las personas mencionadas en el artículo 19 o de una parte ejecutante marítima, que haya obrado temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida o daño, o la pérdida ocasionada por el retraso, probablemente se produciría; o

b) El carácter o la condición de las mercancías transportadas, o las circunstancias y condiciones en que se haya de efectuar su transporte sean tales que razonablemente justifiquen un acuerdo especial al respecto, siempre que el contrato de transporte no se refiera a cargamentos comerciales ordinarios realizados en el curso de operaciones comerciales corrientes, y que no se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable para el transporte de dichas mercancías.

²⁰⁶ Para mayor claridad, se ha sustituido la expresión “dio su consentimiento explícito” por “consintió expresamente”.

²⁰⁷ En aras de una mejor redacción, se sugiere sustituir la expresión “a menos que” por “si bien dicha limitación o exclusión carecerá de efectos si el”.

CAPÍTULO 17. CUESTIONES NO REGULADAS POR EL PRESENTE²⁰⁸ CONVENIO

Artículo 85. Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte²⁰⁹

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de cualquiera de los siguientes convenios internacionales que regulen la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y que se hallen en vigor en el momento en que el presente Convenio entre en vigor:

- a) Cualquier convenio aplicable al transporte aéreo de mercancías en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable a algún tramo del contrato de transporte;
- b) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por carretera en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías cargadas en un vehículo que sea transportado a bordo de un buque;
- c) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por ferrocarril en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte marítimo de mercancías suplementario del transporte por ferrocarril; o
- d) Cualquier convenio relativo al transporte de mercancías por vías navegables interiores en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías por vías navegables interiores y por mar sin trasbordo²¹⁰.

Artículo 86. Limitación global de la responsabilidad

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de cualquier Convenio internacional o de las normas del Derecho interno que regulen la limitación global de la responsabilidad de los propietarios de buques²¹¹.

Artículo 87. Avería gruesa²¹²

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de las condiciones del contrato de transporte ni de las normas de derecho interno relativas a la liquidación de la avería gruesa.

²⁰⁸ Se sugiere fusionar los capítulos 17 y 18, en A/CN.9/WG.III/WP.81, en un solo capítulo titulado “Cuestiones no reguladas por el presente Convenio”. Se ha reordenado también la secuencia de los artículos que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81.

²⁰⁹ Se ha sustituido la referencia a “por vía aérea” por “por otros modos de transporte” a fin de reflejar el nuevo contenido de esta disposición.

²¹⁰ Conforme fue pedido por el Grupo de Trabajo, el texto actual del art. 85 sustituye al texto en A/CN.9/WG.III/WP.81, a fin de abordar la problemática muy precisa de los conflictos que cabe prever con otros convenios de transporte unimodal (A/CN.9/642, párrs. 228 a 236).

²¹¹ Conforme pidió el Grupo de Trabajo, el texto actual del art. 86 sustituye al texto en A/CN.9/WG.III/WP.81, a fin de reflejar mejor la aplicabilidad eventual de otros convenios (A/CN.9/642, párrs. 237 y 238).

²¹² Dado que ha dejado de haber un capítulo aparte dedicado a la avería común o gruesa, se ha dado a este artículo el título de “avería gruesa”.

*Artículo 88. Pasajeros y su equipaje*²¹³

El presente Convenio no se aplicará a los contratos de transporte de pasajeros y su equipaje²¹⁴.

*Artículo 89. Daños causados por un accidente nuclear*²¹⁵

No se incurrirá en responsabilidad alguna con arreglo al presente Convenio por el daño causado por un accidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño:

a) Con arreglo al Convenio de París sobre responsabilidad civil en materia de energía nuclear, de 29 de julio de 1960, enmendado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964, a la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares de 21 de mayo de 1963, enmendada por el Protocolo Común, de 21 de septiembre de 1988, relativo a la aplicación de la Convención de Viena y del Convenio de París, así como por el Protocolo de Enmienda de la Convención de Viena de 1963 sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 12 de septiembre de 1997, o al Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares, de 12 de septiembre de 1997, así como con arreglo a toda enmienda de esos convenios o convenciones y a cualquier otro convenio o convención futura relativa a la responsabilidad del explotador de una instalación nuclear por daños causados por un accidente nuclear; o

b) Con arreglo al derecho interno aplicable a la responsabilidad por tales daños, siempre que su régimen sea en todos los sentidos al menos igual de favorable para toda persona que pueda haber sufrido daños que el régimen del Convenio de París, el de la Convención de Viena o el del Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares.

²¹³ Se ha retocado el título de este artículo para que refleje mejor su contenido.

²¹⁴ Conforme pidió el Grupo de Trabajo, el art. 88 sustituye al texto que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81, a título de texto sugerido para regular lo concerniente a los pasajeros y su equipaje (A/CN.9/642, párrs. 239 a 243).

²¹⁵ Se ha retocado el título de este artículo a fin de que refleje mejor su contenido. Se estimó que no sería necesario retocar el texto del artículo, dado que a diferencia del art. 88, si una empresa nuclear es responsable hasta el límite de su responsabilidad con arreglo a algún otro convenio y si se ocasiona algún daño adicional, excedentario respecto de dicha cuantía, el porteador no será responsable por dicho daño con arreglo al futuro convenio.

CAPÍTULO 18. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 90. Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas será el depositario del presente Convenio.

Artículo 91. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados [en [...] del [...] al [...] y, después de esa fecha,] en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York del [...] al [...].
2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. El presente Convenio estará abierto a la adhesión de todo Estado que no sea signatario del mismo desde la fecha en que su texto quede abierto a la firma.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 92. Denuncia de otros convenios²¹⁶

1. Todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, y que sea 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; en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; o en el Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque modificado por el Protocolo del 23 de febrero de 1968, firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979 deberá denunciar simultáneamente dicha Convención y el protocolo o los protocolos de la misma en los que sea parte, mediante notificación al respecto enviada al Gobierno de Bélgica que incluya la declaración de que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado²¹⁷.
2. Todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, y sea parte en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, deberá denunciar simultáneamente dicho Convenio, mediante notificación al respecto enviada al Secretario General de las Naciones Unidas que incluya la declaración de

²¹⁶ Se ha trasladado de nuevo al capítulo final sobre “disposiciones finales” el texto de este artículo, tomándolo del cap. 18 anterior en A/CN.9/WG.III/WP.81.

²¹⁷ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo se ha insertado al final del párr. 1 el texto “que incluya la declaración de que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado”, a fin de alinearlos con el enfoque adoptado en el art. 31 1) de las Reglas de Hamburgo (A/CN.9/642, párrs. 224 a 227).

que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado²¹⁸.

3. A los efectos del presente artículo, las ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones o adhesiones efectuadas respecto del presente Convenio por Estados parte en los instrumentos enumerados en los párrafos 1 y 2 y que sean notificadas al depositario después de que el presente Convenio haya entrado en vigor²¹⁹, no surtirán efecto hasta que las denuncias de tales instrumentos que dichos Estados deben realizar hayan surtido efecto. El depositario del presente Convenio consultará con el Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario de los instrumentos indicados en el párrafo 1 del presente artículo, a fin de lograr la necesaria coordinación a este respecto.

Artículo 93. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio que no sean las expresamente autorizadas²²⁰.

Artículo 94. Procedimiento y efecto de las declaraciones

1. Toda declaración que esté autorizada por los artículos 77 y 81 podrá ser efectuada en cualquier momento. Las declaraciones autorizadas por el artículo 95, párrafo 1, y por el artículo 96, párrafo 2, deberán ser efectuadas en el momento de procederse a la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. No cabrá efectuar ninguna otra declaración en el marco del presente Convenio²²¹.

2. Toda declaración efectuada en el momento de la firma deberá ser confirmada en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación.

3. Toda declaración y su confirmación deberán hacerse por escrito y deberán ser notificadas oficialmente al depositario.

4. Toda declaración surtirá efecto simultáneamente a la entrada en vigor del presente Convenio respecto del Estado que sea autor de la misma. Ahora bien, toda declaración que sea notificada oficialmente al depositario con posterioridad a dicha entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un

²¹⁸ Se ha insertado al final del párrafo 2, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, la frase “la declaración de que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado”, en aras de la coherencia con el enfoque adoptado en el art. 31 1) de las Reglas de Hamburgo (A/CN.9/642, párrs. 224 a 227)

²¹⁹ Se ha insertado en el párr. 3 la frase “que sean notificadas al depositario después de que el presente Convenio haya entrado en vigor” a fin de aclarar el efecto combinado de lo dispuesto en este párrafo y en los párrafos 1 y 2, y se han suprimido las palabras “a su vez” a continuación de las palabras “hayan surtido”, por estimarse redundantes.

²²⁰ Se ha revisado el texto a la luz del enfoque seleccionado por el Grupo de Trabajo consistente en que los Estados declaren si desean acogerse a los capítulos relativos a la jurisdicción y al arbitraje, y se ha convenido en que no se permita formular reserva alguna al régimen del convenio (A/CN.9/642, párrs. 204, 205, 216 y 218).

²²¹ Se sugiere que se regule el plazo de que se dispondrá para las diversas declaraciones autorizadas por el texto del convenio en un nuevo párrafo del art. 94 que figuraría como párr. 1, renumerándose según proceda los demás párrafos. Se recordó que el Grupo de Trabajo había convenido en que las declaraciones relativas a la aceptación o no de los capítulos relativos a la jurisdicción y al arbitraje podrían efectuarse en cualquier momento (A/CN.9/642, párrs. 252 y 254).

plazo de seis meses contado a partir de la fecha en que el depositario reciba la notificación oficial al respecto.

5. Todo Estado que haga una declaración en el marco del presente Convenio podrá modificarla o retirarla en cualquier momento mediante una notificación oficial que deberá enviar por escrito al depositario. La modificación o el retiro de la declaración surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contado a partir de la fecha en que el depositario reciba la notificación oficial al respecto.

Artículo 95. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados

1. Todo Estado Contratante integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar, en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al presente Convenio, que éste será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. En esas declaraciones, que deberán notificarse al depositario, se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.

3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, el presente Convenio no se aplica a todas las unidades territoriales de un Estado Contratante, y si el establecimiento de una parte está situado en ese Estado, a los efectos del presente Convenio se considerará que ese establecimiento no se halla en un Estado Contratante, salvo que se encuentre en una unidad territorial de ese Estado en la que sea aplicable el Convenio.

4. Si un Estado Contratante no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 del presente artículo, el Convenio será aplicable a todas las unidades territoriales de ese Estado.

Artículo 96. Participación de organizaciones regionales de integración económica

1. Toda organización regional de integración económica que esté constituida por Estados soberanos y que goce de competencia sobre ciertos asuntos que se rijan por el presente Convenio podrá igualmente firmar, ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio o adherirse a éste. La organización regional de integración económica tendrá, en ese caso, los derechos y obligaciones de un Estado Contratante en la medida en que goce de competencia sobre algún asunto que se rija por el presente Convenio. En toda cuestión respecto de la que sea pertinente, en el marco del presente Convenio, el número de Estados Contratantes, la organización regional de integración económica no contará como un Estado más, adicionable al número de sus Estados miembros que sean Estados Contratantes.

2. La organización regional de integración económica deberá hacer, en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, una declaración ante el depositario en la que se hagan constar los asuntos que se rijan por el presente Convenio respecto de los cuales sus Estados Miembros le hayan transferido su competencia. La organización regional de integración económica notificará con prontitud al depositario todo cambio en la distribución de las competencias indicada

en dicha declaración, mencionando asimismo toda nueva competencia que le haya sido transferida.

3. Toda referencia que se haga en el presente Convenio a un “Estado Contratante” o a los “Estados Contratantes” será igualmente aplicable a una organización regional de integración económica cuando el contexto así lo requiera.

Artículo 97. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de [un año] [seis meses] contado a partir de la fecha en que haya sido depositado el [vigésimo] [quinto²²²] instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el [vigésimo] [quinto²²³] instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de [un año] [seis meses] contado a partir de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 98. Revisión y enmienda

1. De solicitarlo por lo menos un tercio de los Estados Contratantes, el depositario deberá convocar una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para proceder a su revisión o enmienda.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que sea depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al texto enmendado del Convenio.

²²² Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, se sustituyó “tercero” por “quinto” en el texto del art. 97 (A/CN.9/642, párr. 271).

²²³ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, se sustituyó “tercero” por “quinto” en el texto del art. 97 (A/CN.9/642, párr. 271).

[Artículo 99. Enmienda de los límites²²⁴

1. El procedimiento especial enunciado en el presente artículo se aplicará únicamente con el fin de modificar la cuantía del límite establecido en el párrafo 1 del artículo 62 del presente Convenio.

2. A instancia de al menos [una cuarta parte²²⁵] de los Estados Contratantes del presente Convenio²²⁶, el depositario deberá distribuir a cada uno de los Estados Contratantes²²⁷ toda enmienda de la cuantía del límite indicado en el párrafo 1 del artículo 62 del presente Convenio que se haya propuesto y deberá convocar una reunión de un comité compuesto por un representante de cada Estado Contratante para que examine la enmienda propuesta.

3. El comité así formado deberá reunirse con ocasión del siguiente período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, y en el lugar donde se celebre dicho período de sesiones.

4. Toda enmienda propuesta deberá ser aprobada por una mayoría de dos tercios de los miembros del comité que estén presentes y hagan uso de su voto²²⁸.

5. Al ir a dar curso a una propuesta de enmienda de los límites establecidos, el Comité deberá tener en cuenta la experiencia adquirida en relación con los accidentes ocurridos y, en particular, con la cuantía de los daños resultantes, las

²²⁴ Texto conforme al enunciado en el párr. 7 de A/CN.9/WG.III/WP.39, junto con sus notas a pie de página. Esta propuesta está basada en el procedimiento de enmienda previsto en el art. 23 del Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas ("Convenio de Atenas") y en el art. 24 del Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional ("Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte"). Se han adoptado enfoques similares en diversos convenios de la Organización Marítima Internacional ("OMI"), tales como el Protocolo de 1992 de enmienda del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1969; el Protocolo de 1992 sobre enmiendas del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1971; el Protocolo de 2003 al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1992 (aún no en vigor) ("Protocolo de 2003 al Fondo IOPC de 1992"); el Protocolo de 1996 para enmendar el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 1976; y el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996.

²²⁵ El párr. 2 del art. 23 del Convenio de Atenas habla de "la mitad" en vez de la "cuarta parte" de los Estados Contratantes.

²²⁶ El párr. 2 del art. 23 del Convenio de Atenas lleva insertada la fórmula "pero en ningún caso menos de seis" de los Estados Contratantes.

²²⁷ El párr. 2 del art. 23 del Convenio de Atenas se refiere asimismo a los Miembros de la OMI.

²²⁸ El párr. 5 del art. 23 del Convenio de Atenas se expresa en los siguientes términos: "las enmiendas se aprobarán por una mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes en la versión del Convenio revisada por el presente Protocolo, que estén presentes y ejerciten su derecho de voto en el Comité Jurídico... con tal de que una mitad al menos de los Estados Contratantes en la versión del Convenio revisada por el presente Protocolo estén presentes en el momento de efectuarse la votación."

oscilaciones en el valor de las monedas y el efecto que la enmienda propuesta pueda tener sobre el precio del seguro²²⁹.

6. a) No se podrá examinar ninguna enmienda de los límites de responsabilidad propuesta con arreglo a este artículo antes de que transcurra un plazo de [cinco²³⁰] años desde la fecha en que el presente Convenio quede abierto a la firma, o antes de que transcurra un plazo de [cinco] años desde la fecha de la entrada en vigor de toda enmienda previa tramitada con arreglo a este artículo.

b) No podrá aumentarse límite alguno en un porcentaje superior al [seis] por ciento anual acumulado de la cuantía fijada para dicho límite en el presente Convenio, calculado a partir de la fecha en que el presente Convenio quede abierto a la firma²³¹.

c) No podrá aumentarse límite alguno establecido en el presente Convenio en una proporción superior a la que resulte de multiplicar por [tres] la cuantía de dicho límite²³².

7. Toda enmienda aprobada conforme a lo previsto en el párrafo 4 deberá ser notificada por el depositario a todos los Estados Contratantes. La enmienda se tendrá por aceptada al término de un plazo de [dieciocho²³³] meses a partir de la fecha de la notificación, salvo que dentro de dicho plazo no menos de [una cuarta parte²³⁴] de los Estados que en el momento de ser aprobada la enmienda fuesen Estados Contratantes del Convenio comuniquen al depositario que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso la enmienda se tendrá por rechazada y no surtirá efecto alguno.

8. Toda enmienda que se tenga por aceptada a tenor del párrafo 7 entrará en vigor a los [dieciocho²³⁵] meses de su aceptación.

9. Todo Estado Contratante quedará obligado por la enmienda, salvo que denuncie el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 100 a más tardar seis meses antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.

²²⁹ Esta disposición se ha tomado del párr. 6 del art. 23 del Convenio de Atenas. Véase también el párr. 4 del art. 24 del Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte.

²³⁰ En los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 se sugiere un plazo de siete años en lugar del plazo de cinco años ahora fijado.

²³¹ No existe disposición similar alguna en el Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte. En los párrafos 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 se sugirió el texto: “No cabrá elevar o disminuir límite alguno, en virtud de una única enmienda, por una suma que suponga un aumento o descenso del límite de un 21% respecto del límite fijado en el presente Convenio.”

²³² No existe disposición similar alguna en el Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte. En los párrafos 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 se sugiere un texto redactado en los siguientes términos: “No podrá elevarse o disminuirse límite alguno por una suma global que acumulativamente exceda en más de un 100%, del límite fijado en el presente Convenio.”

²³³ Los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 sugieren que el plazo fijado en los párrs. 7, 8 y 10 debería ser de doce meses y no de 18 meses.

²³⁴ El Convenio sobre la responsabilidad de las terminales de transporte dispone en el párr. 7 de su art. 24 que el quórum requerido no debe ser inferior a un tercio de los Estados Parte.”

²³⁵ Los convenios más recientes de la OMI han reducido este plazo a doce meses en todo supuesto en que la urgencia sea un factor importante. Véase, por ejemplo, lo dispuesto en el párr. 8 del art. 24 del Protocolo al Fondo IOPC de 1992.

10. Todo Estado que pase a ser Estado Contratante tras haberse aprobado una enmienda, pero sin que haya expirado el plazo de [dieciocho] meses previsto para su aceptación, quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. Todo Estado que pase a ser Estado Contratante transcurrido ya ese plazo, quedará obligado por toda enmienda del Convenio que haya sido aceptada de conformidad con lo previsto en el párrafo 7. En los supuestos mencionados en el presente párrafo, un Estado quedará obligado por una enmienda al entrar ésta en vigor o en el momento en que el presente Convenio entre en vigor en dicho Estado, de suceder esto ulteriormente.]²³⁶

Artículo 100. Denuncia del presente Convenio

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.
2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto al expirar ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en [...], el [...] de [...] de [...], en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso serán igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

²³⁶ En su 20º período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió, en el marco de su decisión provisional sobre los límites de la responsabilidad del porteador, colocar el art. 99 entre corchetes, en espera de que se estudiara la procedencia de suprimirlo como parte de la solución de avenencia que se acordara respecto del nivel de los límites (A/CN.9/642, párrs. 163 y 166).