Naciones Unidas A/CN.9/645

Asamblea General

Distr. general
30 de enero de 2008
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional
41º período de sesiones
Nueva York, 16 de junio a 11 de julio de 2008

Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor realizada en su 21º período de sesiones (Viena, 14 a 25 de enero de 2008)

Índice

		Párrafos	*Página*
	Introducción	1-8	7
I.	Deliberaciones y decisiones	9-10	8
II.	Preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías	11-289	9
	Capítulo 1 – Disposiciones generales	12-15	9
	Proyecto de artículo 1. Definiciones	12	9
	Proyecto de artículo 2. Interpretación del presente Convenio	13	9
	Proyecto de artículo 3. Requisitos de forma	14	9
	Proyecto de artículo 4. Aplicabilidad de las exoneraciones y de los límites de responsabilidad	15	10
	Capítulo 2 – Ámbito de aplicación	16-25	10
	Proyecto de artículo 5. Ámbito de aplicación general	16-17	10
	Proyecto de artículo 6. Exclusiones específicas	18-19	10
	Proyecto de artículo 7. Aplicación a ciertas partes	20-25	11
	Capítulo 3 – Documentos electrónicos de transporte	26-29	12

V.08-50747 (S) 260208 270208

Proyecto de artículo 8. Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte	27	12
Proyecto de 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	28	12
Proyecto de artículo 10. Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable	29	12
Capítulo 4 – Obligaciones del porteador	30-53	12
Proyecto de artículo 11. Transporte y entrega de las mercancías	30	12
Proyecto de artículo 12. Período de responsabilidad del porteador	31-38	13
Proyecto de artículo 13. Transporte que no sea objeto del contrato de transporte	39-43	14
Proyecto de artículo 14. Obligaciones específicas	44-49	15
Proyecto de artículo 15. Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar	50-51	17
Proyecto de artículo 16. Mercancías que puedan constituir un peligro	52	17
Proyecto de artículo 17. Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar	53	17
Capítulo 5 – Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso	54-71	18
Proyecto de artículo 18. Fundamento de la responsabilidad	54-58	18
Proyecto de artículo 19. Responsabilidad del porteador por actos ajenos	59	19
Proyecto de artículo 20. Responsabilidad de la parte ejecutante marítima	60-62	19
Proyecto de artículo 21. Responsabilidad solidaria	63	20
Proyecto de artículo 22. Retraso	64-67	20
Proyecto de artículo 23. Cálculo de la indemnización	68	21
Proyecto de artículo 24. Aviso en caso de pérdida, daño o retraso	69-71	21
Capítulo 6 – Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte	72-87	22
Proyecto de artículo 25. Desvío de ruta durante el transporte por mar	72	22
Proyecto de artículo 26. Transporte sobre cubierta	73-82	22
Proyecto de artículo 27. Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar	83-87	25
Capítulo 7 – Obligaciones del cargador frente al porteador	88-108	26
Proyecto de artículo 28. Entrega de las mercancías para su transporte	88-93	26
Proyecto de artículo 29. Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones	94-95	27
Proyecto de artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos	96	27

Proyecto de artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador ... 97 27
Proyecto de artículo 32. Información requerida para formular los datos del contrato ... 98-99 27
Proyecto de artículo 33. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas ... 100-101 27
Proyecto de artículo 34. Asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador ... 102-103 28
Proyecto de artículo 35. Responsabilidad del cargador por actos ajenos ... 104-106 28
Proyecto de artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador ... 107-108 28
Capítulo 8 – Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte ... 109-144 29
Proyecto de artículo 37. Emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte ... 109-130 29
Proyecto de artículo 38. Datos del contrato ... 131 32
Proyecto de artículo 39. Identidad del porteador ... 132 32
Proyecto de artículo 40. Firma ... 133 32
Proyecto de artículo 41. Deficiencias en los datos del contrato ... 134 32
Proyecto de artículo 42. Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato ... 135-139 32
Proyecto de artículo 43. Valor probatorio de los datos del contrato ... 140-142 34
Proyecto de artículo 44. “Flete prepagado” ... 143-144 34
Capítulo 9 – Entrega al destinatario ... 145-167 35
Proyecto de artículo 45. Obligación de aceptar la entrega ... 145-151 35
Proyecto de artículo 46. Obligación de confirmar la recepción ... 152 36
Proyecto de artículo 47. Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable ... 153 36
Proyecto de artículo 48. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido ... 154-156 36
Proyecto de artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido el equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido ... 157 37
Proyecto de artículo 50. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable ... 158-161 37
Proyecto de artículo 51. Mercancías pendientes de entrega ... 162-165 38
Proyecto de artículo 52. Retención de las mercancías ... 166-167 39
Capítulo 10 – Derechos de la parte controladora ... 168-177 39

Proyecto de artículo 53. Ejercicio y contenido del derecho de control	168-170	39
Proyecto de artículo 54. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control	171-172	39
Proyecto de artículo 55. Ejecución por el porteador de las instrucciones	173	40
Proyecto de artículo 56. Validez de la entrega	174	40
Proyecto de artículo 57. Modificaciones del contrato de transporte	175	40
Proyecto de artículo 58. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador	176	40
Proyecto de artículo 59. Autonomía contractual de las partes	177	40
Capítulo 11 – Transferencia de derechos	178-182	40
Proyecto de artículo 60. Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable	178	40
Proyecto de artículo 61. Responsabilidad del tenedor	179-182	40
Capítulo 12 – Límites de la responsabilidad	183-208	41
Proyecto de artículo 62. Límites de la responsabilidad	183-195	41
Examen más detenido del proyecto de artículo 62	196-204	44
Proyecto de artículo 63. Límites de la responsabilidad por pérdida causada por el retraso	205-207	46
Proyecto de artículo 64. Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad	208	47
Capítulo 13 – Ejercicio de acciones	209-213	47
Proyecto de artículo 65. Plazo para el ejercicio de acciones	209-210	47
Proyecto de artículo 66. Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones	211	47
Proyecto de artículo 67. Acción de repetición	212	47
Proyecto de artículo 68. Acciones contra la persona identificada como porteador	213	47
Capítulo 14 – Jurisdicción	214-225	48
Proyecto de artículo 69. Acciones contra el porteador	214-215	48
Proyecto de artículo 70. Acuerdos de elección del foro	216-218	48
Proyecto de artículo 71. Acciones contra la parte ejecutante marítima	219	48
Proyecto de artículo 72. Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales	220	48
Proyecto de artículo 73. Embargo preventivo y otras medidas cautelares	221	48
Proyecto de artículo 74. Consolidación y traslado de acciones	222	48
Proyecto de artículo 75. Acuerdos posteriores al nacimiento de una controversia y jurisdicción en casos de comparecencia del demandado	223	49

Proyecto de artículo 76. Reconocimiento y ejecución 224 49

Proyecto de artículo 77. Aplicación del capítulo 14 . . . . . 225 49

Capítulo 15 – Arbitraje 226-232 49

Proyecto de artículo 78. Acuerdos de arbitraje 226-227 49

Proyecto de artículo 79. Acuerdos de arbitraje en el transporte no regular 228-230 49

Proyecto de artículo 80. Acuerdos de arbitraje posteriores al nacimiento de una controversia 231 50

Proyecto de artículo 81. Aplicación del capítulo 15 . . . . . 232 50

Capítulo 16 – Validez de las cláusulas contractuales 233-255 50

Proyecto de artículo 82. Disposiciones generales 233-234 50

Proyecto de artículo 83. Normas especiales relativas a los contratos de volumen 235-253 50

Proyecto de artículo 84. Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías 254-255 58

Capítulo 17 – Cuestiones no reguladas por el presente Convenio 256-264 59

Proyecto de artículo 85. Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte 257-258 59

Proyecto de artículo 86. Limitación global de la responsabilidad 259 59

Proyecto de artículo 87. Avería gruesa 260 59

Proyecto de artículo 88. Pasajeros y su equipaje 261 59

Proyecto de artículo 89. Daños causados por un accidente nuclear 262-264 59

Capítulo 18 – Disposiciones finales 265-289 60

Proyecto de artículo 90. Depositario 265 60

Proyecto de artículo 91. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión 266-267 60

Proyecto de artículo 92. Denuncia de otros convenios 268-269 60

Proyecto de artículo 93. Reservas 270 61

Proyecto de artículo 94. Procedimiento y efecto de las declaraciones 271-272 61

Proyecto de artículo 95. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados . 273 61

Proyecto de artículo 96. Participación de organizaciones regionales de integración económica 274 61

Proyecto de artículo 97. Entrada en vigor 275-278 61

Proyecto de artículo 98. Revisión y enmienda 279-280 62

Proyecto de artículo 99. Enmienda de los límites 281 62

Proyecto de artículo 100. Denuncia del presente Convenio 282 62

Título del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] 283-289 63

Título del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías 283-289 63

III. Otros asuntos 290 64

Planificación de la labor futura 290 64

Anexo

Proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo 65

Introducción

1. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y le encomendó la labor de preparar, en estrecha colaboración con las organizaciones internacionales interesadas, un instrumento de rango legal sobre cuestiones relacionadas con el transporte internacional de mercancías, entre ellas el ámbito de aplicación de ese instrumento, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones de éste y su régimen de responsabilidad, las obligaciones del cargador y los documentos de transporte[1]. El Grupo de Trabajo inició sus deliberaciones acerca de la preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías en su noveno período de sesiones, celebrado en 2002. La recopilación más reciente de referencias cronológicas relativas a los antecedentes legislativos del proyecto de convenio figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.100.

2. El Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), integrado por todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 21º período de sesiones en Viena del 14 al 25 de enero de 2008. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Argelia, Australia, Austria, Belarús, Benin, Bolivia, Bulgaria, Camerún, Canadá, Chile, China, Egipto, El Salvador, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Gabón, Grecia, India, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Líbano, México, Namibia, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Checa, República de Corea, Senegal, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Tailandia y Venezuela (República Bolivariana de).

3. También asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Angola, Arabia Saudita, Argentina, Brasil, Burkina Faso, Congo, Côte d´Ivoire, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Finlandia, Ghana, Indonesia, Níger, Países Bajos, Portugal, República Democrática del Congo, Rumania, Suecia, Túnez y Turquía.

4. Asistieron, además, al período de sesiones observadores de las siguientes organizaciones internacionales:

a) **Sistema de las Naciones Unidas**: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD);

b) **Organizaciones intergubernamentales**: Comisión Europea, Liga de los Estados Árabes y Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF);

c) **Organizaciones no gubernamentales internacionales invitadas por el Grupo de Trabajo**: Asociación Europea de Estudiantes de Derecho, *Association of American Railroads (AAR)*, Cámara de Comercio Internacional (CCI), Cámara Naviera Internacional, Comité Marítimo Internacional (CMI), Consejo de Expedidores de Carga Europeos, Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios o Agentes de

[1] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento Nº 17* y corrección (A/56/17 y Corr.3), párr. 345.

Carga (FIATA), Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (P&I) y Universidad Marítima Mundial.

5. El Grupo de Trabajo eligió a los siguientes integrantes de la Mesa:

Presidente: Sr. Rafael Illescas (España)

Relator: Sr. Walter de Sá Leitao (Brasil)

6. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí los siguientes documentos:

a) Programa provisional anotado (A/CN.9/WG.III/WP.100);

b) El proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (A/CN.9/WG.III/WP.101);

c) Una propuesta presentada por el Gobierno de los Países Bajos (A/CN.9/WG.III/WP.102), y

d) Una propuesta presentada por las delegaciones de Italia, los Países Bajos y la República de Corea (A/CN.9/WG.III/WP.103).

7. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa.
4. Preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe.

8. El Grupo de Trabajo decidió establecer un grupo de redacción para que se encargara de prestar asistencia a la Secretaría en la preparación de una versión revisada del proyecto de convenio que se sometería a su aprobación conjuntamente con su informe. En el texto revisado se habrían de incorporar, en todos los idiomas oficiales, las enmiendas que el Grupo de Trabajo decidiera hacer en el texto. El Grupo de Trabajo expresó su gratitud a varias delegaciones cuyos idiomas de trabajo son idiomas oficiales de las Naciones Unidas por haberse ofrecido a participar en las reuniones del grupo de redacción.

I. Deliberaciones y decisiones

9. El Grupo de Trabajo inició su examen final del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (en adelante, “el proyecto de convenio”), basándose en el texto enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.101. Se recordó una vez más al Grupo de Trabajo que el texto enunciado en dicho documento era fruto de las negociaciones mantenidas en el Grupo de Trabajo desde 2002. El Grupo de Trabajo convino en que, si bien cabía perfeccionar y aclarar el régimen del proyecto con miras a que reflejara mejor el consenso que ya se había alcanzado, sólo procedía reexaminar las cuestiones ya decididas en casos en los que hubiera un amplio consenso para hacerlo.

Esas deliberaciones y conclusiones pueden verse expuestas en la sección II (párrs. 11 a 289 *infra*). El Grupo de Trabajo convino asimismo en que se examinaran las definiciones enunciadas en el artículo 1 en el contexto de los artículos en los que se empleaban los términos definidos.

10. Al clausurar sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo aprobó el texto del proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, que figura como anexo del presente informe.

II. Preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

Observaciones generales

11. A modo de observación general, se dijo que varios Estados habían expresado reservas respecto del párrafo 2 del artículo 1, y de los artículos 18 y 62. Se sugirió que cabría revisar esos textos con miras a dotarlos de mayor equidad para las partes eventualmente afectadas, por lo que procedía revisarlos conjuntamente en esta etapa final de la negociación. Se alentó al Grupo de Trabajo a tratar de perfeccionar el texto del proyecto de convenio a dicho respecto, con miras a que su régimen resultara más justo para las dos partes interesadas en un contrato de transporte. Se dijo que dicha labor dotaría al proyecto de convenio de mayor aceptabilidad política y se evitaría así que algunos Estados buscaran una solución regional al problema del transporte internacional de mercancías. El Grupo de Trabajo tomó nota de esas opiniones.

Capítulo 1 - Disposiciones generales

Proyecto de artículo 1. Definiciones

12. El Grupo de Trabajo convino en aplazar el examen de las definiciones del artículo 1 hasta que se hubiera llegado a un acuerdo sobre los artículos en los que se empleaban los términos definidos en dicho artículo. Se recordó también que aún no se había llegado a un acuerdo sobre el título que se daría al proyecto de convenio, por lo que se convino en examinarlo una vez concluidas las deliberaciones sobre el texto.

Proyecto de artículo 2. Interpretación del presente Convenio

13. El Grupo de Trabajo aprobó el fondo artículo 2 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 3. Requisitos de forma

14. Se observó que la referencia que se hacía al párrafo 3 del artículo 20 en el artículo 3 era incorrecta, por lo que en la segunda línea del artículo 3 debería sustituirse “párrafo 3” por “párrafo 2” (del artículo 20). El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 3, con dicha enmienda, y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 4. Aplicabilidad de las exoneraciones y de los límites de responsabilidad

15. Tomando nota de que artículo 4 había sido objeto de largo examen en anteriores reuniones, el Grupo de Trabajo aprobó el fondo del artículo y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 2 - Ámbito de aplicación

Proyecto de artículo 5. Ámbito de aplicación general

16. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 5 y remitió su texto al grupo de redacción.

Párrafos 1, 5, 8 y 24 del proyecto de artículo 1

17. A la luz del empleo de los términos "contrato de transporte", "porteador", "cargador" y "mercancías" en el artículo 5, el Grupo de Trabajo aprobó el fondo de las definiciones, que figuran, respectivamente, en los párrafos 1, 5, 8 y 24 del artículo 1, y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 6. Exclusiones específicas

18. Se observó que en el apartado a) del párrafo 2 del artículo 6 no se precisaba si el contrato del que se habla era un contrato celebrado entre las partes o que fuera meramente aplicable entre ellas. Se observó asimismo que en dicho texto se hablaba de un contrato "entre las partes", mientras que en el artículo 7 se hablaba de un contrato entre el porteador y una parte que no fuera "parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del presente Convenio". Se respondió a esa observación que las partes a las que se hacía referencia en el apartado 2 a) del artículo 6 incluían al porteador y a toda parte que hiciera valer un derecho en el marco del proyecto de convenio y a la que un contrato de fletamento u otro contrato igualmente excluido pudiera resultar aplicable, por ejemplo, a raíz de una sucesión. El artículo 7 tenía, en cambio, la finalidad de aclarar que el artículo 6 no impediría la aplicación del proyecto de convenio a las partes que no hubieran intervenido en la negociación de un contrato al que el Convenio no fuera aplicable, tales como el tenedor de un conocimiento de embarque emitido de conformidad con lo estipulado en un contrato de fletamento, pero que no se hubiera adherido al contrato de fletamento. Se citó al fletamento por tiempo como ejemplo de fletamento que pudiera no afectar a la relación entre las partes. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 6 y lo remitió al grupo de redacción.

Párrafos 3 y 4 del proyecto de artículo 1

19. A la luz del empleo de los términos "transporte de línea regular" y "transporte no regular" en el artículo 6, el Grupo de Trabajo aprobó el fondo de las definiciones que se dan en los párrafos 3 y 4 del artículo 1, y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 7. Aplicación a ciertas partes

20. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 7, con la supresión del término "consignador", y remitió su texto al grupo de redacción.

Párrafos 10, 11 y 12 del proyecto de artículo 1

21. En relación con el término "consignador", empleado en el artículo 7, se propuso que dicho término, definido en el párrafo 10 del artículo 1, fuera suprimido con el fin de restar complejidad al proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.103). Se sugirió asimismo que se suprimiera del proyecto de convenio toda mención del término "consignador". Se justificó esta propuesta con los siguientes argumentos: i) no se asignaba al consignador obligación alguna en el proyecto de convenio y sólo se le asignaba un único derecho, que era el de obtener un recibo al hacer la entrega de las mercancías al porteador de conformidad con el apartado a) del artículo 37; ii) no se tenía noticia de que los consignadores hubieran tenido dificultad alguna en la práctica, a la hora de obtener dicho recibo, que justificara que se regulara esta cuestión con carácter uniforme en el marco del proyecto de convenio; iii) dicha supresión evitaría confusiones con otros convenios de transporte y con algunas normas de derecho interno; y iv) se simplificaría así el concepto de "documento de transporte", alineándolo con la práctica actual del comercio marítimo. Esta propuesta recibió un amplio apoyo.

22. En sentido contrario, se propuso que se mantuviera en el texto la definición de "consignador" y que se agregaran al proyecto de convenio disposiciones suplementarias relativas a los derechos y obligaciones del consignador. Se explicó que deberían regularse por separado los derechos y obligaciones del cargador contractual y del consignador (el cargador efectivo), dado que los derechos y obligaciones de este último nacían únicamente al hacer la entrega de las mercancías al porteador. Se explicó además que la relación entre el cargador contractual y el consignador había suscitado problemas jurídicos de entidad en determinados ordenamientos jurídicos. Más en concreto, en el comercio FOB, no siempre se daría el caso de que hubiera un cargador documentario y, en dicho supuesto, no cabría que el consignador asumiera la función de cargador documentario. No obstante, predominó la opinión de que lo más apropiado sería remitir esta cuestión al derecho interno, y particularmente al derecho de la compraventa, el cual determinaría si el consignador estaba o no legitimado para recibir ciertos documentos.

23. Si bien hubo amplia mayoría a favor de eliminar el término "consignador" del texto del convenio, se sugirió que se mantuviera, de alguna forma, el apartado a) del artículo 37, a fin de proteger el derecho de todo vendedor FOB a obtener documentos de transporte no negociables.

24. Con respecto al término "consignador", empleado en el artículo 7, el Grupo de Trabajo convino en que se suprimiera la definición de dicho término en el párrafo 10 del artículo 1, así como toda otra referencia al mismo en el proyecto de convenio. No obstante, el Grupo de Trabajo acordó volver a estudiar, en una etapa ulterior, la sugerencia formulada en relación con el apartado a) del artículo 37.

25. En lo que respecta a los términos de "tenedor" y "consignatario", que aparecen en el artículo 7, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido de las definiciones de ambos términos, enunciadas, respectivamente, en los párrafos 11 y 12 del artículo 1, y las remitió al grupo de redacción.

Capítulo 3 - Documentos electrónicos de transporte

Párrafos 15, 16, 17, 19, 20, 21 y 22 del proyecto de artículo 1

26. En lo referente a los términos “documento de transporte”, “documento de transporte negociable”, “documento de transporte no negociable”, “documento electrónico de transporte”, “documento electrónico de transporte negociable”, “documento electrónico de transporte no negociable”, así como de “emisión” y “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable, que se emplean en el capítulo 3, el Grupo de Trabajo convino en examinar las definiciones de estos términos al estudiar el capítulo 8.

Proyecto de artículo 8. Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte

27. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 8 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de 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

28. Se observó que, si el Grupo de Trabajo decide ulteriormente suprimir o revisar el artículo 49, tal vez se hayan de suprimir las palabras “o del equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido”, que figuran en el título y en el párrafo 1 del artículo 9. El Grupo de Trabajo señaló que las referencias al “destinatario”, en los apartados c) y d) del párrafo 1, se habían agregado con el fin preciso de que en el artículo 9 tuviera cabida un equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que debiera ser restituido. El Grupo de Trabajo convino en que habría que revisar esos apartados en caso de que se suprimiera el artículo 49. A reserva de lo que se decida en esas ulteriores deliberaciones, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 9 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 10. Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable

29. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 10 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 4 – Obligaciones del porteador

Proyecto de artículo 11. Transporte y entrega de las mercancías

30. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 11 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 12. Período de responsabilidad del porteador

Propuesta de reinserción de una versión revisada del proyecto de artículo 11 (párrafo 2) extraída del documento A/CN.9/WG.III/WP.81

31. Al examinarse el texto del artículo 12 que figura en A/CN.9/WG.III/WP.101, se observó que la Secretaría había revisado dicho texto a raíz de su examen por el Grupo de Trabajo en su 19º período de sesiones (A/CN.9/621, párrs. 28 a 33). Se acogieron con satisfacción los cambios de redacción hechos con el fin de aclarar la relación entre los párrafos 1 y 2 de esta disposición según figuraban en el artículo 11 del documento A/CN.9/WG.III/WP.81, para lo que se habían trasladado ciertos textos del párrafo 2, referentes a la determinación del momento y del lugar de la entrega de las mercancías, al artículo 45 del capítulo 9, que trata de la entrega de las mercancías. No obstante, se sostuvo que deberían mantenerse en el artículo 12 del texto actual ciertas normas del párrafo 2 del artículo 11 del texto anterior, que regulaban el momento y el lugar de la recepción y la entrega estipulados en el contrato de transporte. Con ese fin se propuso que el párrafo 2 del antiguo artículo 11 en A/CN.9/WG.III/WP.81 se reinsertara en el articulo 12 actual como párrafo 1 bis, y que la siguiente frase revisada sustituyera la primera frase del texto introductorio: "A los efectos del párrafo 1, por recepción o entrega se entenderá la recepción o la entrega que se haya estipulado en el contrato de transporte o, de no haberse estipulado nada al respecto, la que sea conforme a la costumbre, las prácticas o los usos del comercio".

32. Si bien se expresó cierta comprensión por el interés de que la determinación del momento y el lugar de la recepción y la entrega ayude a determinar el período de responsabilidad en el artículo 12, a fin de que no haya solución de continuidad alguna en el curso de dicho período, se observó que dicha propuesta daría lugar a un texto demasiado detallado en el que se habría de enunciar toda combinación posible de la recepción y la entrega tanto contractual como efectiva. Se estimó que una disposición tan precisa no sería viable en el contexto del proyecto de convenio. Así, se convino en el Grupo de Trabajo en que el enfoque más general adoptado en el texto actual del párrafo 1 del artículo 12 era preferible a una enumeración tan detallada de las posibilidades, por lo que la propuesta fue rechazada

33. El Grupo de Trabajo no se ocupó de otra propuesta consistente en que se examinara la posibilidad de adoptar las disposiciones relativas al período de responsabilidad enunciadas en el artículo 4 de las Reglas de Hamburgo.

Supresión en el párrafo 3 de las palabras "y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 14"

34. Se expresó preocupación por la interacción entre las palabras "y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 de artículo 14", que figuran en el encabezamiento del párrafo 3, y las palabras "pero a reserva de lo dispuesto en el resto del capítulo 4", que figura en el párrafo 2 del artículo 14. En particular, se argumentó que la presencia de ambos textos entrecomillados podría no encajar en el proyecto de convenio y podría suscitar un conflicto entre las dos disposiciones con consecuencias imprevistas. A fin de que los artículos 12.3 a 14.2 tuvieran el efecto que se pretendía, de modo que no se permitiera que el período de carga o de descarga mencionado en el artículo 14.2 quedara fuera del período de responsabilidad del porteador, como sucedía en algunos países, se propuso suprimir

en el texto introductorio del párrafo 12.3 la expresión “y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 14”. El Grupo de Trabajo aceptó esa propuesta.

Referencia al “consignador” en el proyecto de artículo 12.2 a)

35. A la luz de la decisión del Grupo de Trabajo de eliminar el concepto de “consignador” del texto del proyecto de convenio (párrs. 21 A 24 *supra*), se sugirió suprimir dicho término también del artículo 12.2 a) y sustituirlo por otro vocablo. Esa propuesta obtuvo notable apoyo en el Grupo de Trabajo y se sugirió sustituir “el consignador” por “el cargador o el cargador documentario”. Sin embargo, se temió que los dos términos sugeridos pudieran suscitar nuevas complicaciones y generar confusión en algunos países. Se propuso, además, que podría soslayarse la referencia al “consignador” si se sustituía la frase “exige que el consignador entregue las mercancías” por “exige la entrega de las mercancías”. Esta sugerencia obtuvo el respaldo del Grupo de Trabajo.

36. Otra observación que se hizo es que tal vez procediera perfilar algo más el texto, a fin de definir mejor el comienzo del período de responsabilidad, por ejemplo, en los casos en que el porteador hubiera recibido las mercancías para su transporte, pero se le exigiera que, antes de transportarlas, las entregara a una autoridad, a efectos de inspección. Se señaló que, en tal situación, podría no estar claro el momento a partir del cual empezaría a correr el período de responsabilidad del porteador. Si bien algunas delegaciones apoyaron esa propuesta, predominó el parecer de que no era precisa tal aclaración, ya que una lectura sensata del texto del artículo haría ver que el porteador sería responsable siempre que tuviera efectivamente las mercancías bajo su custodia, pero no mientras éstas estuvieran bajo la custodia de una autoridad.

cláusula “en el curso de la travesía” (“under ship’s tackle”)

37. No se dio respuesta afirmativa alguna a la pregunta de si cabía estimar que las cláusulas por las que se restringía el alcance del período de responsabilidad al curso de la travesía seguirían siendo admisibles a la luz del texto actual del proyecto de convenio.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 12

38. A reserva de los cambios indicados a continuación, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 12 y remitió su texto al grupo de redacción.

- sustituir en el apartado 2 a) del artículo 12, la frase “exige que el consignador entregue las mercancías” por “exige la entrega de las mercancías”;
- suprimir en el encabezamiento del párrafo 3 del artículo 12, la frase “y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2”.

Proyecto de artículo 13. Transporte que no sea objeto del contrato de transporte

39. Se expresaron temores acerca de la falta de claridad del artículo 13, citándose en particular la frase “y respecto del cual, por tanto, el porteador no actúa como tal” y el texto de su segunda oración en general, así como el sentido de la frase “será el correspondiente al contrato de transporte”. Si bien el texto actual obtuvo cierto

apoyo, predominó con mucho la opinión de que dicho texto adolecía de falta de claridad, y se presentaron varias propuestas para paliar el problema.

40. Algunas delegaciones respaldaron la sugerencia de que se suprimiera lisa y llanamente el artículo 13, dado que esa disposición podría dar lugar a que el porteador no fuera responsable del transporte adicional, lo que podría perjudicar a todo tercero que fuera tenedor o destinatario de buena fe.

41. Sin embargo, el Grupo de Trabajo apoyó la idea de mantener el artículo 13, ya que reflejaba la práctica actual de este sector, según la cual, a instancia del cargador, el porteador convenía a menudo en emitirle un documento de transporte que cubría el trayecto completo del transporte de las mercancías, pero conforme a la cual, aun cuando el porteador fuera quien negociara, en nombre del cargador, el tramo adicional encargado a otro transportista, el porteador no asumía obligación alguna respecto de las mercancías por el tramo que corriera a cargo de otro transportista.

42. Con miras a mantener esa disposición en el texto, el Grupo de Trabajo aceptó una propuesta por la que cabría esclarecer la primera oración del artículo 13, sustituyendo la frase "y respecto del cual, por tanto, el porteador no actúa como tal" por "y respecto del cual no asume la obligación de transportar las mercancías". Además, se convino en que se sustituyera la segunda oración por el siguiente texto, que resulta más claro: "En dicho caso, el período de responsabilidad del porteador será únicamente el cubierto por el contrato de transporte". Si bien algunos deseaban mantener el principio enunciado en la tercera oración, conforme al cual en tales casos, el porteador actuaba en nombre del cargador, a fin de exigirle que obrara con la diligencia debida al elegir al transportista para el tramo adicional, el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que no cabía mejorar dicha oración, por lo que lo mejor sería suprimirla.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 13

43. A reserva de los cambios indicados a continuación, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 13 y remitió su texto al grupo de redacción:

- sustituir el texto "y respecto del cual, por tanto, el porteador no actúa como tal", en la primera oración, por "y respecto del cual no asume la obligación de transportar las mercancías";
- sustituir la segunda oración por: "En dicho caso, el período de responsabilidad del porteador por las mercancías será únicamente el cubierto por el contrato de transporte"; y
- suprimir de la tercera oración.

Proyecto de artículo 14. Obligaciones específicas

44. Se expresó el temor de que el párrafo 2 del artículo 14 tuviera más alcance del debido y de que acabara traspasando al cargador o al consignatario la responsabilidad por el cumplimiento de obligaciones que tradicionalmente incumbían al porteador a tenor de los instrumentos internacionales y de las normas de derecho interno aplicables al transporte marítimo de mercancías. Se observó que ese párrafo se apartaba, por ejemplo, de las Reglas de La Haya-Visby, a tenor de las cuales únicamente el porteador asumía la obligación de cargar, manipular, estibar o descargar las mercancías. Se estimó, por ello, que sería conveniente enmendar tan

innovadora disposición, a fin de impedir que los porteadores se declararan sistemáticamente exonerados de responsabilidad por los daños que sufrieran las mercancías durante las operaciones mencionadas en el texto de dicho artículo. Se consideró que el riesgo potencial de que se abusara de esas cláusulas era importante, puesto que, a juzgar por la experiencia, la mayoría de los daños ocasionados a las mercancías en el transporte marítimo internacional se producían durante las operaciones de carga o de descarga. Otro temor que se expresó respecto del párrafo 2 era que no estaba claro si los tipos de cláusulas que preveía afectarían o no al período de responsabilidad del porteador, y, en caso afirmativo, hasta qué punto. Numerosas delegaciones abogaron por la supresión del párrafo 2 a fin de resolver esos problemas.

45. Otro temor radicaba en que el párrafo 2 preveía la estipulación de cláusulas que obligarían al destinatario a ocuparse de la descarga de las mercancías. Se apoyó la sugerencia de que se omitiera la mención del destinatario en el párrafo 2 del artículo, a fin de ampararle frente a cláusulas que, al no ser parte en el contrato de transporte, él no había negociado. Como mínimo, se opinó que este artículo debería exigir el requisito de que el consignatario hubiera consentido en quedar obligado por ese tipo de cláusulas.

46. Se respondió que el párrafo 2 de este artículo enunciaba una regla que aclaraba un aspecto jurídico sobre el que había notables divergencias entre los ordenamientos, y lo hacía teniendo debidamente en cuenta la práctica comercial actual. En la práctica, los cargadores se comprometían a menudo, mediante cláusulas “franco de carga y descarga” o “franco de carga, descarga y estibado” (cláusulas “FIO(S)”), a asumir todas o algunas de las obligaciones del porteador en lo que respecta a la carga, la manipulación, el estibado y la descarga de las mercancías. Se señaló que en la mayoría de los casos las cláusulas FIO(S) se utilizaban en el transporte no regular, que estaba fuera del ámbito de aplicación del proyecto de convenio, pero al que tal vez su régimen resultara aplicable a través de los previsto en el párrafo 2 del artículo 6 y en el artículo 7. Se señaló que en algunos ordenamientos se consideraba que las cláusulas FIO(S) no eran más que un simple medio para asignar los gastos inherentes a las operaciones de carga y descarga, mientras que en otros ordenamientos eran tenidas por una limitación contractual del período de responsabilidad del porteador.

47. Muchas delegaciones opinaron que, al haber convenido el Grupo de Trabajo en suprimir en el párrafo 3 del artículo 12 las palabras “y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 14” (párr. 34 *supra*), quedaba ahora suficientemente claro que, a tenor del proyecto de convenio, el empleo de una cláusula FIO(S) no reduciría el período de responsabilidad del porteador por las mercancías. Se explicó que el efecto combinado de esas disposiciones era aclarar las responsabilidades del cargador y del porteador cuando éstos convinieran en que el cargador se encargaría de las operaciones de carga, estiba y descarga de las mercancías. En ese caso, el cargador sería responsable de toda pérdida ocasionada por su incumplimiento de tales obligaciones, pero el porteador seguiría siendo responsable de otros deberes durante la carga y descarga, como el deber de obrar con diligencia respecto de las mercancías, dado que el período de responsabilidad del porteador se regiría por el contrato de transporte. Además, el apartado 3 i) del artículo 18 dispone expresamente que el porteador sólo quedará exonerado en virtud de una cláusula FIO(S), de su responsabilidad por los daños ocasionados durante las

operaciones de carga o descarga cuando esas funciones no hayan sido realizadas por el propio porteador. Según se adujo, otro motivo para mantener el texto era que la responsabilidad por la carga y descarga de las mercancías y por los gastos en que se incurriera al realizar esas actividades podía ser libremente asignada por las partes en su contrato de compraventa, y esta autonomía contractual no debería quedar mermada por el proyecto de convenio.

48. En el curso del debate, se hicieron tres propuestas con miras a concertar las diversas opiniones: i) la de exigir que el destinatario dé su consentimiento para quedar obligado por lo estipulado con arreglo al párrafo 2 del artículo 14; ii) la de suprimir las palabras "o el destinatario"; y iii) la de reformular la última frase del párrafo 2 del artículo 14 en términos que especificaran que el pacto así negociado no formaba parte del contrato originario.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 14

49. Pese a las propuestas de que se revisara o se suprimiera el párrafo 2 del artículo 14, el Grupo de Trabajo decidió mantener el artículo 14 en su forma actual, dado que las enmiendas propuestas no obtuvieron suficiente apoyo. Así pues, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 14 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 15. Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar

50. Se señaló que, al dar carácter continuo a la obligación del porteador de mantener el buque "en adecuado estado de navegabilidad", el proyecto de convenio suponía un notable avance respecto de las Reglas de La Haya-Visby, a cuyo tenor dicha obligación sólo era aplicable hasta el comienzo de la travesía. Numerosas delegaciones se pronunciaron a favor de dicha ampliación con la que, según se dijo, el Grupo de Trabajo reconocía que los avances tecnológicos justificaban esta modernización del régimen de la responsabilidad. Se observó también que ese resultado había sido objeto de controversias y que sólo se pudo lograr gracias al espíritu de avenencia de quienes al principio habían propugnado que se mantuvieran las reglas tradicionales sobre la navegabilidad del buque enunciadas en las Reglas de La Haya-Visby.

51. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 15 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 16. Mercancías que puedan constituir un peligro

52. El texto de este artículo no suscitó comentarios. El Grupo de Trabajo aprobó su contenido y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 17. Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar

53. No obtuvo suficiente apoyo la sugerencia de que se reinsertaran, a continuación de "viaje por mar", las palabras "o por aguas interiores", por lo que el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 17 y remitió su texto al grupo de redacción. Una delegación reiteró sus temores respecto de este artículo y del efecto combinado del mismo y del artículo 87.

Capítulo 5 - Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso

Proyecto de artículo 18. Fundamento de la responsabilidad

Propuesta de revisión del proyecto de artículo 18

54. Varias delegaciones coincidieron en que el artículo 18 aún requería algunas enmiendas que preservaran el equilibrio debido entre los derechos del porteador y los de los propietarios de la carga. Se propusieron, en particular, las siguientes revisiones:

a) suprimir el apartado e) de su párrafo 3 al estimarse que su párrafo 2 ya amparaba lo bastante al porteador, por lo que las huelgas, el cierre patronal, la interrupción del trabajo o la reducción intencional del ritmo laboral no deberían mermar sus responsabilidades;

b) suprimir el apartado g) de su párrafo 3, por estimarse que sería injusto imputar al propietario todo vicio oculto de las mercancías;

c) suprimir su párrafo 5 y modificar su párrafo 4 con miras a que el porteador fuera total o parcialmente responsable de la pérdida, del daño o del retraso si el demandante probaba que el hecho, alegado en su descarga por el demandado, sucedió a raíz de alguna falta del porteador o de una parte ejecutante marítima. Se dijo que esa enmienda ampararía mejor los intereses de los cargadores y los eximiría de la onerosa carga de tener que probar la falta de navegabilidad del buque cada vez que el porteador invocara una de las exoneraciones previstas en el párrafo 3 del artículo.

55. Si bien no todas las propuestas obtuvieron el mismo grado de apoyo, se admitió que cabría mejorar el texto del artículo para conciliar mejor los diversos intereses en juego, en particular aligerando la carga de la prueba asignada a los titulares de las mercancías, que, según se dijo, disponían de escasos medios para probar la falta de navegabilidad del buque. Se sostuvo que el porteador debería ser quien hubiera de probar que había cumplido sus obligaciones a tenor del artículo 15.

56. El Grupo de Trabajo tomó nota de las opiniones expresadas, aunque estimó que no había un grado suficiente de consenso para reabrir el debate sobre el artículo 18. Se consideró en general que se trataba de uno de los artículos más importantes del proyecto de convenio, que tenía considerables repercusiones en la práctica. Frente a la propuesta mencionada de revisar el artículo 18, se recordó al Grupo de Trabajo que esta disposición constituía una solución de avenencia muy equilibrada que el Grupo de Trabajo había conseguido concertar a lo largo de serias deliberaciones mantenidas durante los anteriores períodos de sesiones. Además, se expresó el temor de que la supresión de los apartados e) y g) del párrafo 3 provocaría un incremento sustancial de la responsabilidad del porteador, imponiéndoles en ciertos casos una responsabilidad objetiva. Se puntualizó también que debería extremarse la cautela al revisar un texto que el Grupo de Trabajo había aprobado tras un minucioso examen, en particular tratándose de un artículo como el 18, que era una pieza central de la avenencia pactada en materia de derechos y obligaciones.

57. Se observó que en el apartado h) del párrafo 3 del artículo 18 debería suprimirse la mención del " destinatario", por ser innecesaria.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 18

58. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 18, a reserva de que se suprimiera la mención del "destinatario", en el apartado h) del párrafo 3, y lo remitió al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 19. Responsabilidad del porteador por actos ajenos

59. El Grupo de Trabajo recordó que en su 19° período de sesiones había convenido, entre otras cosas, en revisar el trato otorgable a los "representantes y auxiliares" en el marco del proyecto de convenio, dado que figuraban ya en la definición de "parte ejecutante" (A/CN.9/621, párrs. 141, 150 y 153). Por ello, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 19, pero suprimiéndose la mención de los "representantes y auxiliares" en el apartado c), y lo remitió al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 20. Responsabilidad de la parte ejecutante marítima

60. En relación con el párrafo 4 del artículo 20 se formuló la pregunta de si se impondría responsabilidad al "capitán o a la tripulación del buque". El Grupo de Trabajo recordó que, al definirse en el proyecto de convenio el concepto de "parte ejecutante marítima", se había incluido en esa definición a los empleados, y que el párrafo 4 del artículo 20 tenía por objeto exonerar de responsabilidad a los empleados. Se señaló que si el deseo del proyecto de convenio era exonerar de responsabilidad al capitán y a la tripulación, tal como cabía deducir del apartado b) del artículo 19, convendría prever, en el párrafo 4 del artículo 20, una exoneración explícita de dichas partes. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 20, con la inclusión de los términos "al capitán o a la tripulación del buque", y lo remitió al grupo de redacción.

Párrafos 6, 7 y 25 del proyecto de artículo 1

61. Con respecto a los términos "parte ejecutante" y "parte ejecutante marítima", empleados en el artículo 20, el Grupo de Trabajo aprobó el fondo de sus definiciones en los párrafos 6 y 7, respectivamente, del artículo 1 y remitió su texto al grupo de redacción.

62. Con respecto al término "buque", empleado en el artículo 20, se sugirió sustituirlo por la expresión "embarcación marítima" ["toda embarcación concebida para el transporte marítimo de mercancías"], a fin de diferenciarlo de las embarcaciones destinadas a la navegación por aguas interiores, y que en el párrafo 2 del artículo 5 (versión inglesa) se sustituyera el término "*vessel*" (embarcación) por "*ship*" (buque). Se respondió que ese cambio podría crear confusión, dado que había embarcaciones concebidas para la navegación interiores que podían utilizarse también para navegar en el mar. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido de la definición dada en el párrafo 25 del artículo 1 y convino en que el grupo de redacción se ocupara de la cuestión evocada, a fin de cerciorarse de que, en la versión inglesa, los términos "*vessel*" y "*ship*" se utilizaban con coherencia y

de que en las traducciones a los demás idiomas oficiales se empleaban los términos correctos.

Proyecto de artículo 21. Responsabilidad solidaria

63. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 21 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 22. Retraso

Propuesta de que se vuelva a examinar la cuestión del retraso

64. Se recordó al Grupo de Trabajo que había examinado por última vez la responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías durante su 19º período de sesiones (A/CN.9/621, párrs. 177 a 184). En dicha ocasión se hicieron diversas propuestas, formuladas a la luz de las deliberaciones anteriores del Grupo de Trabajo acerca de la responsabilidad por concepto de retraso en la entrega (A/CN.9/616, párrs. 101 a 113), que fueron examinadas con miras a llegar a un acuerdo sobre el trato que habría de darse en el proyecto de convenio al retraso (A/CN.9/621, párr. 180). La solución de avenencia a la que llegó el Grupo de Trabajo, a raíz de las deliberaciones de su 19º período de sesiones, puede verse reflejada en el texto de los artículos 22 y 63, y en la eliminación del texto del futuro convenio de todo lo referente a la responsabilidad por retraso del cargador. Ahora bien, se sugirió que dicha avenencia fue negociada demasiado deprisa, por lo que no todos entendían por igual sus efectos y se temía incluso que tuviera el efecto no deseado de obligar al porteador a consentir en asumir la responsabilidad por retraso en la entrega, al disponerse en el artículo 22 que habrá retraso en la entrega cuando las mercancías no se entreguen dentro del plazo estipulado en el contrato de transporte. Dado que en el régimen jurídico aplicable en algunos países estaba ya prevista la responsabilidad legal del porteador por retraso en la entrega, ya sea en virtud de las Reglas de Hamburgo o de alguna norma legal de derecho interno, se sugirió que el suscribir ahora un régimen como el del futuro convenio que no preveía responsabilidad imperativa alguna del porteador por concepto de retraso, colocaría a dichos Estados en una situación impracticable. Se sugirió además que al reconocerse en el artículo 27 la aplicabilidad de ciertos regímenes unimodales que hacían al porteador o transportista legalmente responsable por concepto de retraso, como era el caso del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, 1956 (“CMR”) o las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías, que figuran en apéndice al Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril, enmendado por el Protocolo de Modificación de 1999 (“CIM-COTIF”), resultaría ilógico que dicha responsabilidad fuera únicamente aplicable a ciertos tramos del transporte. Se sugirió que, dado que no se había podido llegar a un consenso en el proyecto de convenio acerca de la responsabilidad por concepto de retraso, lo mejor sería suprimir sencillamente los artículos 22 y 63, así como toda otra referencia a retraso que se hiciera en el proyecto de convenio, dejando esta cuestión enteramente al arbitrio de la ley por lo demás aplicable. Se expresó cierta comprensión por las inquietudes señaladas, por lo que la propuesta obtuvo también cierto grado de apoyo.

65. Ahora bien, el Grupo de Trabajo opinó en general que la solución de avenencia concertada, tras largas deliberaciones celebradas en anteriores períodos de sesiones

acerca del régimen aplicable al retraso en el marco del futuro convenio, constituía una solución viable que formaba parte del delicado equilibrio de derechos y obligaciones reflejado en el texto, en su conjunto. No se aceptó la propuesta de suprimir los artículos 22 y 63, así como tampoco la supresión de toda otra referencia a retraso, ni se aceptó la sugerencia de que se adoptara, conforme se indica en la nota 49 de A/CN.9/WG.III/WP.101, un criterio basado en el tiempo "razonable" requerido para efectuar la entrega.

66. Se expresaron, en el Grupo de Trabajo, ciertos temores acerca de la interpretación del artículo 22. Parecía haber cierta confusión acerca de si se requería que hubiese algún acuerdo expreso o tácito sobre el momento de la entrega, para que dicha disposición resultara aplicable. Se observó, sin embargo, que se había suprimido el requisito del acuerdo "explícito", a raíz de la avenencia concertada por el Grupo de Trabajo en su 19º período de sesiones (A/CN.9/616, párr. 184), así como también la fórmula "salvo acuerdo en contrario" concerniente al límite aplicable a la suma indemnizable por concepto de pérdida o daño imputable a retraso que figuraba en el artículo 63 (A/CN.9/616, párr. 180 b) y 184). Cierto número de delegaciones se mostraron de acuerdo con el parecer de que el artículo 18 enunciaba el régimen general de la obligación al porteador por concepto de retraso imputable, y convinieron en que no cabría excluir por estipulación contractual, con arreglo al artículo 82, dicha obligación, así como en que la fecha de entrega no era un dato que hubiera de consignarse en los datos del contrato, y en que el consentimiento del porteador en efectuar la entrega para cierta fecha podía ser un dato deducible de los intercambios que hubiera habido entre las partes, así como del calendario de partida y de llegada al punto de destino publicado por el porteador, limitándose, por ello, el artículo 22 a determinar el momento a partir del cual cabría hablar de retraso. El Grupo de Trabajo desistió de adoptar una postura definitiva acerca de dicha cuestión o de cualquier otra interpretación de lo dispuesto en el proyecto de convenio en materia de retraso.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 22

67. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 22 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 23. Cálculo de la indemnización

68. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 23 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 24. Aviso en caso de pérdida, daño o retraso

Párrafo 4

69. Aun cuando el Grupo de Trabajo se mostró en general de acuerdo con el artículo 24, se suscitó una cuestión de forma respecto a la remisión que se hacía en el párrafo 4 a los "artículos 22 y 63". Se observó que la indemnización por pérdida económica imputable a retraso no sería, de hecho, abonable en virtud de dichos artículos, sino en virtud de lo dispuesto en el artículo 18, por lo que la remisión a los artículos 22 y 63 podía crear cierta ambigüedad. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con la sugerencia de que se dotara de mayor precisión, a dicho respecto, al texto del párrafo 4, por lo que obtuvo considerable apoyo la propuesta de que se

suprimiera la remisión a los artículos 22 y 63. Ahora bien, se observó que se había de obrar con cautela al reformular el resto de dicho párrafo, haciéndolo en términos por los que no se obligara a indicar en el aviso el monto preciso de la pérdida reclamada, que sería difícil de calcular, debiendo exigirse únicamente que se diera aviso de la pérdida imputable al retraso que se hubiera registrado. Pese a no haberse convenido una formulación precisa, el Grupo de Trabajo convino en que el grupo de redacción examinara un texto para el párrafo 4 redactado en los siguientes términos: "No se deberá indemnización alguna [por causa del] [debida al] [nacida del] [imputable al] retraso, salvo que se haya dado aviso al porteador de la pérdida debida al retraso dentro de los 21 días naturales siguientes a la entrega de las mercancías".

Título del artículo 24

70. Se observó que el grupo de redacción debería considerar la procedencia del título actual del artículo 24, dado que el Grupo de Trabajo había convenido en que el aviso debería referirse a la pérdida económica imputable al retraso, y no al retraso en sí. Dicha sugerencia obtuvo cierto apoyo.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 24

71. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 24 y remitió su texto al grupo de redacción, junto con las siguientes indicaciones:

- debería examinarse el título del artículo con miras a que reflejara el hecho de que el aviso debía referirse a la pérdida sufrida y no al retraso; y
- debería reformularse el texto del párrafo 4 alineándolo con el de la oración final del párrafo 69 *supra.*

Capítulo 6 - Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte

Proyecto de artículo 25. Desvío de ruta durante el transporte por mar

72. Se sugirió que el título de esta disposición encajaría mejor en el capítulo 6 si se suprimía la fórmula "durante el transporte por mar". A reserva de dicha indicación, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 25 y lo remitió al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 26. Transporte sobre cubierta

Propuesta para ampliar el alcance de la definición de "contenedor"

73. Se recordó al Grupo de Trabajo que se había presentado una propuesta para ampliar el alcance de la definición que se daba de "contenedor" en el párrafo 26 del artículo 1 (A/CN.9/WG.III/WG.III/WP.102), por lo que parecía lógico que se examinara dicha propuesta al examinarse el artículo 26. Se explicó que se había propuesto extender el alcance de la definición de "contenedor" a fin de que resultara también aplicable al "vehículo de transporte por carretera", y que dicho cambio repercutiría principalmente sobre lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 26 y en el párrafo 3 del artículo 62. Se observó que era usual transportar por mar un gran

número de tales vehículos sobre buques especialmente diseñados para el transporte de dichos vehículos y contenedores sobre o bajo cubierta. Se explicó que el texto actual del proyecto de convenio se ocupa de dichos vehículos en el marco de su artículo 26.1 c), sin agruparlos con los contenedores, en el marco de su artículo 26.1 b), por lo que cabía que el porteador quedara exonerado, conforme a lo previsto en el apartado c), del daño sufrido por las mercancías que viajaran sobre vehículos de transporte por carretera, que fuera imputable al riesgo especial atribuible a su transporte sobre cubierta. Se sugirió que se hiciera aplicable al transporte de mercancías en vehículos de carretera el régimen que se había previsto para su transporte en contenedores, a fin de que les fuera aplicable el régimen normal de la responsabilidad con independencia de que viajaran bajo o sobre cubierta.

74. A título de explicación adicional se observó que dicha extensión de la definición de "contenedor", destinada a hacerla aplicable a los vehículos de transporte por carretera, evitaría que tales vehículos fueran considerados como una sola unidad de carga con arreglo al párrafo 3 del artículo 62, lo que supondría que, al igual que en los contenedores, cada bulto que viajara en el vehículo sería enumerado con miras a considerarlo como una unidad de carga a la que sería aplicable el límite por bulto. Se observó que esta cuestión fue conceptuada como de particular interés por la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) (A/CN.9/WG.III/WP.90). Se sugirió que dicha extensión de la definición de "contenedor" permitiría prever un trato equitativo para los contenedores y los mencionados vehículos.

75. Se propuso asimismo ampliar la definición de la definición de "contenedor", extendiéndola a los "vagones de ferrocarril". Si bien se observó que era poco frecuente que un vagón de ferrocarril viajara sobre cubierta, se sugirió que dicha extensión del concepto de "contenedor" tendría la ventaja de hacer extensiva a dichos vagones la obligación del cargador de obrar con la diligencia y el cuidado debidos al estibar, sujetar y anclar el contenido en el interior del contenedor, conforme a lo dispuesto en el artículo 28.

76. Ambas propuestas obtuvieron abundante apoyo por estimarse que reportarían beneficios prácticos a los interesados, además de reflejar una práctica actual que resultaba particularmente razonable desde la perspectiva de este ramo del comercio. Se observó que esa propuesta no alteraba en nada lo dispuesto en el proyecto de convenio en materia de conflicto de convenios, y que no supondría, en particular, conflicto alguno con el régimen del CMR. Se observó además que, caso de aprobarse dichas propuestas, el grupo de redacción debería revisar el texto entero del proyecto de convenio en lo concerniente al empleo que en él se hacía de los términos "contenedor" y "remolque".

77. Ahora bien, se expresaron ciertos temores respecto de tal ampliación del alcance de la definición de "contenedor". Se dijo que desde la perspectiva del porteador, dicha ampliación podría suponer una elevación del límite de su responsabilidad, lo que perturbaría el equilibrio establecido en el proyecto de convenio.

78. Desde la perspectiva de los cargadores, se expresó también el temor de que ampliar la definición de "contenedor" podría tener algún efecto indeseable en el marco del artículo 62, relativo a los límites de la responsabilidad, particularmente en lo concerniente al transporte marítimo de vehículos de transporte por carretera.

Por ejemplo, se observó que si en el conocimiento de embarque no se enumeraban las mercancías que viajaran dentro del vehículo, el vehículo sería considerado, junto con todo su contenido, como un único bulto, con lo que los propietarios de las mercancías transportadas perderían la ventaja que les supondría el que se aplicara, en este caso, el límite por bulto. Este peligro preocupaba igualmente a los transportistas por carretera. Se observó que el CMR establecía un límite por peso de la responsabilidad más elevado que el actualmente previsto en el proyecto de convenio. Por ello, de producirse durante la travesía alguna pérdida de las mercancías que viajaran en el camión o de ocasionárseles algún daño, el transportista por carretera se vería obligado a indemnizar a los propietarios de la carga con una suma superior a la que recuperaría del porteador marítimo. Otro temor expresado fue el de la repercusión que pudiera tener la inclusión en la definición de contenedor de los vehículos de transporte por carretera respecto de la pérdida o el daño sufrido por un vehículo de transporte por carretera que viajara por mar sin carga alguna. Por dicho motivo, se sugirió que, en vez de enmendar la definición de "contenedor", sería preferible insertar, en todo otro artículo en el que procediera, los términos "vehículo de transporte por carretera" y "vagón de ferrocarril".

79. Se respondió a dichas inquietudes que las mercancías que viajaran en vehículos de transporte por carretera" habrían de ser enumeradas para beneficiarse del limite por bulto de la responsabilidad, lo cual ya se hacía en la práctica, especialmente en el marco del CMR. En lo que respecta a los daños que sufriera el propio vehículo, se señaló que en la definición de "mercancías", que figuraba en el párrafo 24 del artículo 1, ya abordaba esta cuestión, al incluir los contenedores no facilitados por el porteador. Además, desde un punto de vista práctico, se observó que la enmienda de la definición de "contenedor" tendría la ventaja de hacer innecesaria la inserción de los términos "vehículo de transporte por carretera" y "vagón de ferrocarril" cada vez que apareciera el término "contenedor" (es decir, en los artículos 1.25 y 1.26, 15 c), 18.5 a), 26.1 b), 28.3, 42.3, 42.4, 42.4 a) i), 42.4 b) i), 42.4 b) ii), 43 c) ii), 51.2 b) y 62.3)).

80. Habida cuenta de los temores expresados, y tomando nota de la relación entre algunos de los argumentos y la noción de "bulto" empleada en el párrafo 3 del artículo 62, el Grupo de Trabajo convino en aplazar sus deliberaciones al respecto hasta que hubiera examinado esa otra disposición.

Idoneidad para el transporte sobre cubierta

81. Se puso de relieve que, independientemente de si en la definición de "contenedor" del proyecto de convenio se incluye o no a los "vehículos de transporte por carretera" y a los "vagones de ferrocarril", éstos deberán estar, en cualquier caso, en condiciones que permitan su transporte sobre cubierta, lo que debería indicarse en el párrafo 1 b) del artículo 26. Hubo acuerdo general en el Grupo de Trabajo en que sólo debería permitirse que el porteador transportara sobre cubierta vehículos de transporte por carretera y vagones de ferrocarril cuando éstos estuvieran en condiciones para dicho transporte y cuando la cubierta del buque estuviera especialmente equipada para su transporte.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 26

82. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 26, a reserva de que se hiciera mención en el párrafo 1 b) de los "vehículos de transporte por carretera" y de los "vagones de ferrocarril". El Grupo de Trabajo convino en volver a examinar la enmienda propuesta para la definición de "contenedor" una vez que hubiera examinado el párrafo 3 del artículo 62.

Proyecto de artículo 27. Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar

83. Se expresó inquietud acerca del hecho de que el artículo 27 no haya previsto que un Estado contratante declare aplicable su derecho imperativo interno a supuestos prácticamente idénticos a aquellos en los que un Estado contratante podría declarar aplicable un instrumento internacional conforme a lo previsto en el párrafo 1 del artículo 27. En respuesta, se recordó al Grupo de Trabajo que, en su 19º período de sesiones, había pedido que se incluyera en el texto del proyecto de convenio un artículo de dicho tenor (A/CN.9/621, párrs. 125 y 126), y que, en su 20º período de sesiones, había decidido, a título provisional y en espera de que se examinara más a fondo la propuesta de avenencia acerca del límite de la responsabilidad del porteador, revocar dicha decisión (A/CN.9/642, párrs. 163 y 166), razón por la cual el texto que examina ahora el Grupo de Trabajo no contiene tal disposición.

84. Se preguntó si se habían empleado adrede términos distintos en el artículo 27 ("instrumentos internacionales") y en el artículo 85 ("convenios internacionales"). Se respondió que dicha distinción era intencional, dado que en este contexto no todos los instrumentos internacionales pertinentes eran considerados como convenios internacionales, como sería el caso de un reglamento promulgado por una organización regional de integración económica.

85. Con respecto al párrafo 3 del artículo 27, se sugirió suprimirlo por completo, en vista de que el Grupo de Trabajo, en su 19º período de sesiones, había optado por el enfoque de la variante B en lo que respecta a los límites de la responsabilidad (A/CN.621, párr. 191). Se recordó al Grupo de Trabajo que el párrafo 3 se había agregado al artículo 27 para dar mayor claridad a la disposición en lo que respecta a la aplicabilidad de los convenios de transporte interior cuando el único enfoque previsto en el apartado 1 a) del artículo estaba basado en las reglas aplicables en materia de conflictos de leyes, expuestas en la variante A. Se puso de relieve que, ya que en el artículo se reflejaba actualmente un enfoque distinto, a saber, el del "contrato hipotético", el párrafo 3 resultaba superfluo e incluso podría dificultar la aplicación del apartado 1 a).

86. Frente a esta respuesta, algunas delegaciones se declararon partidarias de mantener el párrafo 3, puesto que formaba parte de una solución de avenencia a la que se había llegado tras extensos debates. Se invitó al Grupo de Trabajo a que, antes de adoptar una decisión final al respecto, estudiara con cuidado las repercusiones que podría tener la supresión del párrafo 3, en particular en lo que respecta al párrafo 2 del artículo 62.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 27

87. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 27 y lo remitió al grupo de redacción. El Grupo de Trabajo convino en aplazar su decisión sobre el párrafo 3 del artículo 27 hasta que hubiera deliberado más a fondo acerca de los límites de la responsabilidad, objeto del párrafo 2 del artículo 62.

Capítulo 7 - Obligaciones del cargador frente al porteador

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

88. Tal como se indicó en las notas 62 y 101 en A/CN.9/WG.III/WP.101, se había trasladado la obligación de descargar las mercancías con el cuidado y la diligencia debidas del párrafo 2 del artículo 28 al párrafo 2 del artículo 45 en el capítulo titulado "Entrega de las mercancías", al estimarse que la obligación de descargar las mercancías a tenor de lo pactado, conforme al párrafo 2 del artículo 14, correspondería normalmente al destinatario y no al cargador. No obstante, se expresó el temor de que tal vez haya una laguna en el régimen del convenio en lo que respecta a dicha obligación pactada de descargar las mercancías, dado que a tenor del artículo 45, el destinatario sólo adquirirá obligaciones, en el marco del convenio, si ejerce alguno de los derechos que le confiere el contrato de transporte. Se estimó que si la obligación de descargar las mercancías dejaba de ser una obligación asumible por el cargador, y si el destinatario no ejercía ninguno de los derechos que le confería el contrato de transporte, no cabría exigir a nadie el cumplimiento de esa obligación. Se formularon, por ello, las dos propuestas siguientes: a) reinsertar el término "descargar" en el párrafo 2 del artículo 28; o b) sustituir el texto "cargar, manipular o estibar las mercancías" por "cumplir las obligaciones que le correspondan en virtud de dicho pacto".

89. Se sostuvo la opinión contraria de que de hecho no se produciría nunca una laguna en lo que respecta a la obligación de descargar las mercancías. Si bien cabe que el destinatario adquiera esta obligación a raíz del pacto estipulado conforme al párrafo 2 del artículo 14, tradicionalmente la descarga de las mercancías no constituye una obligación del cargador. Se señaló que el único caso en el que el cargador pudiera verse obligado a descargar las mercancías sería en una venta FOB, en cuyo caso el cargador habría de actuar también como destinatario. Así pues, se estimó que en ningún caso procedía que se regulara en el artículo 28 la obligación de descargar las mercancías.

90. No obstante, se reconoció que existían diferencias entre las obligaciones enumeradas en el párrafo 2 del artículo 14 y las del párrafo 2 del artículo 28 que podrían crear confusión, por lo que el Grupo de Trabajo aceptó la propuesta de que se sustituyera el texto "cargar, manipular o estibar las mercancías" por otro que dijera: "cumplir sus obligaciones conforme a dicho pacto", con lo que se evitarían tales problemas.

91. Además, en el Grupo de Trabajo se dio preferencia a la claridad que ganaría el párrafo 2 del artículo 28 si se suprimieran las palabras "las partes" y se reinsertaran en su lugar "el porteador y el cargador". Además, se propuso que, en aras de la coherencia, se introdujera una enmienda similar en el párrafo 2 del proyecto de artículo 14. El Grupo de Trabajo hizo suyas esas propuestas y convino en que se

estudiara, en el marco del artículo 45, cuál sería estudiarse el factor desencadenante de la obligación eventual del destinatario, de descargar las mercancías.

92. Además, se recordó al Grupo de Trabajo que en el párrafo 3 del artículo 28 figuraban las palabras "contenedor o remolque", tal vez se hayan de enmendar en función de que el Grupo de Trabajo decida o no incluir los términos "vehículo de transporte por carretera" y "vagón de ferrocarril" en la definición de "contenedor" que figura en el párrafo 26 del artículo 1, o de si opta por introducir los ajustes necesarios en las disposiciones sustantivas del proyecto de convenio (párr. 73 a 80 *supra*).

93. A reserva de los cambios indicados, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 28 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 29. Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones

94. Se observó que la remisión al "artículo 31" en la frase inicial del artículo 29 era inexacta, debiendo enmendarse para que diga "artículo 30". Tras nuevos debates, se estimó que toda la frase inicial ("Sin perjuicio de las obligaciones del cargador a tenor del artículo 31,") resultaba innecesaria y se sugirió que se suprimiera. El Grupo de Trabajo apoyó firmemente esa sugerencia.

95. A reserva de la supresión de dicha frase, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 29 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

96. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 30 y remitió su texto al grupo de trabajo.

Proyecto de artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador

97. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 31 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 32. Información requerida para formular los datos del contrato

98. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 32 y remitió su texto al grupo de redacción.

Párrafo 23 del proyecto de artículo 1

99. Respecto del término "datos del contrato", utilizado en el artículo 32, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido de la definición de dicho término en el párrafo 23 del artículo 1, y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 33. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

100. Se observó que, en el apartado a) del artículo 33 se empleaba el término "consignador" que el Grupo de Trabajo había acordado eliminar del proyecto de

convenio (párrs. 21 a 24 *supra*). Se estimó que cabría sustituir la frase "el consignador las entregue" por: "sean entregadas". El Grupo de Trabajo convino en que se obrara así.

101. A reserva de la sustitución sugerida para eliminar la mención del "consignador", el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 33 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

102. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 34 y remitió su texto al grupo de redacción.

Párrafo 9 del proyecto de artículo 1

103. A la luz del empleo que se hace del término "cargador documentario", en el artículo 34, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido de la definición de dicho término en el párrafo 9 del artículo 1 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 35. Responsabilidad del cargador por actos ajenos

104. Se observó que en el artículo 35 se empleaba el término "consignador" y, dado que el Grupo de Trabajo había decidido suprimir el empleo de dicho término en el proyecto de convenio (párrs. 21 a 24 *supra*), se convino en que se suprimieran las palabras "del consignador o".

105. En el Grupo de Trabajo, se puso en entredicho la claridad del texto, en el que se había suprimido por redundante la frase "como si dichos actos u omisiones hubieran sido propios", según se indica en la nota de pie de página 76 en A/CN.9/WG.III/WP.101. Se dijo que dicho texto no indicaba claramente si se establecía una responsabilidad por culpa o de índole estricta u objetiva, ni a quién debería asignarse esa responsabilidad. Se respondió que en la disposición se enunciaba lisa y llanamente el principio de la responsabilidad civil subsidiaria, por el cual se hacía al cargador responsable de los actos de sus empleados, representantes, subcontratistas y demás personas con funciones análogas, y que el grado de responsabilidad dependería de la gravedad de la obligación que se hubiera incumplido, a tenor del proyecto de convenio. Se señaló, además, que la reinserción de una frase como la que se proponía suscitaría complicaciones, pues podría plantear problemas sobre la atribución de la culpa al cargador conforme al artículo 31, y porque se habría de hacer lo mismo en el artículo 19 relativo a la responsabilidad del porteador por actos ajenos, lo que podría crear mayor complejidad. Tras deliberar, el Grupo de Trabajo decidió que la disposición era suficientemente clara, en particular, por el conocido principio que en ella se enunciaba.

106. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 35 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador

107. Se dijo que el artículo 36 debía suprimirse por innecesario habida cuenta de que la disposición sobre la responsabilidad, enunciada en su apartado a), ya se había

tratado en otros artículos del proyecto de convenio, y la disposición relativa al flete, de su apartado b), no encajaba bien en el contexto del proyecto de convenio. Pese a que algunas delegaciones respaldaron la objeción referente al apartado b) y a que subsistían dudas acerca de la razón de ser de este artículo, el Grupo de Trabajo rehusó romper el consenso que se había logrado y decidió mantenerlo.

108. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 36 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 8 – Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte

Proyecto de artículo 37. Emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte

109. Se señaló que, al utilizarse el término "consignador" en el apartado a) del artículo 37, habría que reformularlo conforme a la decisión del Grupo de Trabajo de que se suprimiera toda referencia al respecto (párrs. 21 a 24 *supra*). Se sugirió que lo más indicado sería suprimir el encabezamiento del artículo 37 y la totalidad de su apartado a), pero se observó que, si bien era viable eliminar el apartado a), debería mantenerse el contenido del encabezamiento para que la práctica, común en algunas ramas del comercio, consistente en no emitir ni documento de transporte ni documento electrónico de transporte, quedara regulada por el proyecto de convenio.

110. El Grupo de Trabajo convino en suprimir el apartado a) y en pedir al grupo de redacción que introdujera en el resto del texto todo cambio que fuera del caso, pero se recordó también al Grupo de Trabajo que no bastaría con suprimir el apartado a) para eliminar el concepto de "consignador" del texto del futuro convenio, por lo que se habrían de hacer otros cambios a lo largo de todo su texto.

111. A reserva de que se suprimiera el apartado a), junto con su mención del "consignador", y de que se hiciera todo otro cambio requerido por dicha supresión, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 37 y remitió su texto al grupo de redacción.

112. Tras haber concluido sus deliberaciones sobre el contenido del artículo 37, el Grupo de Trabajo procedió a examinar algunas definiciones conexas.

Definición de "documento de transporte" (artículo 1, párrafo 15)

113. Se señaló que, a la luz de la supresión del apartado a) del artículo 37 (párrs. 109 y 110 *supra*) y de la decisión del Grupo de Trabajo de que se eliminara toda mención del consignador (párrs. 21 a 23 *supra*), se habrían de efectuar algunos retoques en la definición de "documento de transporte" que figuraba en el párrafo 15 del artículo 1.

114. Se sugirió que se sustituyera la conjunción "o" entre los apartados a) y b) del artículo 1 15) por la conjunción "y" a fin de reflejar el acuerdo del Grupo de Trabajo de que un mero recibo no constituía un documento de transporte para los fines del presente convenio. Por ello, el Grupo de Trabajo convino en que los dos requisitos enunciados en el párrafo 15 del artículo 1 debían ser cumulativos y que dicho retoque de la definición de "documento de transporte" no tendría efecto adverso

alguno sobre otros artículos del proyecto de convenio, salvo algún ligero retoque que habría que efectuar en el apartado a) del artículo 43.

115. A reserva de dichas enmiendas, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 15 del artículo 1 y remitió su texto al grupo de redacción.

Enmienda subsiguiente en el proyecto de artículo 6 2) b)

116. A la luz de la supresión del concepto de "consignador" y de la enmienda de la definición de "documento de transporte", se suprimió el texto anterior del apartado 2 b) del artículo 6, sustituyéndolo por la frase "se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte".

117. El Grupo de Trabajo convino en que se enmendara el texto del apartado b) del párrafo 2 del artículo 6 conforme a lo indicado, y remitió dicho texto al grupo de redacción.

Definición de "documento de transporte negociable" (artículo 1, párrafo 16)

118. Respecto del término "documento de transporte negociable" empleado en el artículo 37, se sugirió sustituir "a la orden del destinatario" por "a la orden de una persona indicada/designada", dado que el destinatario sería el endosatario de un conocimiento de embarque a la orden, por lo que sería importante que se indicara el nombre del endosante, particularmente si el banco era el destinatario. Se dijo además que dicho cambio no modificaría el contenido de la definición y resolvería la incoherencia aparente entre los párrafos 12 y 16 del artículo 1.

119. Se respondió que dicho cambio introduciría un nuevo término "persona indicada/designada", que habría de definirse y cuya definición pudiera resultar incoherente con la definición de "tenedor" en el párrafo 11 del artículo 1. Se dijo también que dicho término crearía más incertidumbre y complicaría la labor de los bancos que financiaran contratos comerciales con el extranjero. Conforme a la práctica actual, los documentos de transporte dejaban un cierto espacio para insertar el nombre del "destinatario" por lo que los bancos disponían de dicha oportunidad para amparar sus derechos exigiendo que se les designara como destinatarios en el documento de transporte. El texto actual del futuro convenio no sólo permitía dicha práctica, sino que ofrecía protección adicional a aquellos bancos que fueran reacios a ser designados como destinatarios, por razón del riesgo de estar asumiendo alguna responsabilidad o carga respecto de las mercancías, al disponerse en el artículo 45, que el destinatario sólo estará obligado a aceptar la entrega de las mercancías si había ejercitado algún derecho dimanante del contrato de transporte.

120. Se respondió a la pregunta sobre qué se entendía por "ley aplicable al documento" en el párrafo 16 del artículo 1, que el proyecto de convenio se había abstenido de determinar cuál sería la ley aplicable al documento, por ser una cuestión a la que se daba una solución distinta en las normas de derecho internacional privado aplicables en cada país. En todo caso, se señaló que el alcance de la remisión a la ley aplicable se limitaba a la determinación del significado que se atribuiría a los términos "a la orden" o "negociable".

121. El Grupo de Trabajo convino en que se retuviera la definición enunciada en el párrafo 16 del artículo 1 y la remitió al grupo de redacción.

Definición de "documento de transporte no negociable" (artículo 1, párrafo 17)

122. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido de la definición dada en el párrafo 17 del artículo 1 y remitió su texto al grupo de redacción.

Definición de "comunicación electrónica" (proyecto de artículo 1, párrafo 18)

123. Al responder a una pregunta acerca de la razón de ser de las diferencias entre la definición de "comunicación electrónica" en el párrafo 18 del artículo 1 y la definición dada en la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales, se señaló que la definición dada en el proyecto de convenio combinaba elementos de las definiciones de "comunicación electrónica" y de "mensaje de datos", que figuraban en la Convención de las Naciones Unidas sobre las Comunicaciones Electrónicas, con el criterio de la equivalencia funcional de las comunicaciones electrónicas enunciado en dicha Convención.

124. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido de la definición enunciada en el párrafo 18 del artículo 1 y remitió su texto al grupo de redacción.

Definición de "documento electrónico de transporte" (artículo 1, párrafo 19)

125. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido de la definición de "documento electrónico de transporte", a reserva de toda enmienda que fuera requerida para alinear su texto con el de la versión revisada de la definición de "documento de transporte" (párrs. 113 y 114 *supra*), y remitió su texto al grupo de redacción.

Definición de "documento electrónico de transporte negociable" (artículo 1, párrafo 20)

126. Respecto del término "documento electrónico de transporte negociable" utilizado en el artículo 37, el Grupo de Trabajo tomó nota de la inquietud previamente expresada respecto del párrafo 16 del artículo 1 (párrs. 118 a 120 *supra*). No obstante, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido de la definición dada en el párrafo 20 del artículo 1 y remitió su texto al grupo de redacción.

Definición de "documento electrónico de transporte no negociable" (artículo 1, párrafo 21)

127. Respecto del concepto de "documento electrónico de transporte no negociable, empleado en el artículo 37, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido de la definición enunciada en el párrafo 18 del artículo 1 y remitió su texto al grupo de redacción.

Definición de "emisión" y "transferencia" de un documento electrónico de transporte negociable (artículo 1, párrafo 22)

128. Se preguntó, respecto del párrafo 22 del artículo 1, si se daban efectivamente, en dicho párrafo, definiciones de los términos "emisión" y "transferencia" y si dicho párrafo abordaba o no cuestiones de fondo. Se observó además que la definición no resultaba clara, dado que si bien era posible transferir el control exclusivo de un documento, dicho control no era algo que se "emitiera".

129. Se hicieron las siguientes sugerencias a dicho respecto: i) suprimir el término "emisión" del texto de esta definición; y ii) hablar en ella de la "creación" u

otorgamiento del control exclusivo. Se sugirió también trasladar el párrafo 22 del artículo 1 a algún otro capítulo del proyecto de convenio, por abordarse en dicho texto una cuestión sustantiva, proponiéndose su traslado al artículo 8 o al 9 o a un artículo aparte en el capítulo 3.

130. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con la sugerencia de que se entenderían mejor los conceptos definidos en dicho párrafo si se definían por separado los conceptos de "emisión" y de "transferencia" y si en la definición de un documento electrónico de transporte negociable se especificaba el requisito de que dicho documento deberá ser creado conforme a procedimientos que garanticen que el documento electrónico será objeto de control exclusivo a lo largo de toda su vida útil. El Grupo de Trabajo remitió el párrafo 22 del artículo 1 al grupo de redacción con la solicitud de que formulara un texto adecuado para dicho fin.

Proyecto de artículo 38. Datos del contrato

131. El artículo 38 no suscitó comentarios. El Grupo de Trabajo aprobó su contenido y lo remitió al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 39. Identidad del porteador

132. El artículo 39 no suscitó comentarios. El Grupo de Trabajo aprobó su contenido y lo remitió al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 40. Firma

133. El artículo 40 no suscitó comentarios. El Grupo de Trabajo aprobó su contenido y lo remitió al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 41. Deficiencias en los datos del contrato

134. El Grupo de Trabajo convino en que el párrafo 3 de este artículo requería alguna modificación, habida cuenta de que el Grupo de Trabajo había decidido no emplear el término "consignador" en el proyecto de convenio (párr. 21 a 24 *supra*). A reserva de las enmiendas requeridas, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 40 y lo remitió al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 42. Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato

Propuesta destinada a resolver ciertos aspectos de la inspección o el conocimiento efectivo de las mercancías que viajen en un contenedor cerrado

135. Se señaló que el artículo 42 indicaba como debía proceder el porteador al formular reservas relativas a la información consignada, con arreglo al artículo 38 en los datos del contrato. Se señaló asimismo que el párrafo 3 se refería al supuesto de las mercancías entregadas para su transporte en contenedores no cerrados, mientras que el párrafo 4 se refería a aquellas que fueran entregadas en un contenedor cerrado.

136. Se expresó la opinión de que el artículo 42 daría tal vez lugar a una laguna, en casos en los que las mercancías fueran entregadas en un contenedor cerrado pero en los que el porteador las inspeccionara de hecho, aunque no por completo, abriendo, por ejemplo, un contenedor a fin de comprobar si efectivamente iban en él las

mercancías declaradas por el cargador, pero sin poder verificar la cantidad enviada. Se dijo que tal supuesto sería similar a los previstos en el párrafo 3, por lo que debía ser tratado de forma parecida. Así pues, se sugirió insertar, a continuación el párrafo 4, el siguiente párrafo suplementario:

> En casos en los que las mercancías sean entregadas para su transporte, al porteador o a una parte ejecutante, en un contenedor cerrado, pero en los que el porteador o una parte ejecutante inspeccione de hecho las mercancías que viajen en el contenedor, o en casos en los que el porteador o la parte ejecutante tengan, de algún otro modo, un conocimiento efectivo de tales mercancías antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, el párrafo 3 deberá ser tenido por aplicable respecto de la información indicada en los apartados 1 a), 1 b) y 1 c) del artículo 38.

137. Se expresaron ciertas reservas a esta propuesta. En todo supuesto en el que el porteador o una parte ejecutante tuvieran un conocimiento efectivo de las mercancías que viajaban en un contenedor cerrado, sería aplicable el párrafo 2 del artículo 42 y ni el porteador ni la parte ejecutante podrían formular reservas sobre la información indicada. Se objetó asimismo que no quedaría clara la relación entre el párrafo suplementario propuesto y el párrafo 1. Aun así, muchas delegaciones aceptaron el razonamiento en que se basaba la propuesta concerniente al caso en el que el porteador o una parte ejecutante hubieran inspeccionado de hecho las mercancías. Así pues, se consideró que una forma más apropiada y eficaz de regular dicho supuesto consistiría en agregar, en el encabezamiento del párrafo 3, después de las palabras "dentro de un contenedor cerrado", la frase "o hayan sido entregadas en un contenedor cerrado, pero el porteador o la parte ejecutante hayan de hecho inspeccionado las mercancías". Esta propuesta recibió un amplio apoyo.

Propuesta de aclaración de los requisitos para que el porteador pueda formular reservas sobre la información del apartado 4 a)

138. Se propuso sustituir, al final del inciso 4 a) i), la conjunción "o" por la conjunción "y", a fin de aclarar cuáles eran las condiciones para que el porteador pueda formular reservas acerca de la información relativa a las mercancías consignada en los datos del contrato. Muchos estimaron que el enunciado actual del párrafo 4 adolecía de falta de claridad y se prestaba a confusión. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que, en el supuesto previsto en el párrafo 4, el porteador no podría formular reservas acerca de los datos indicados en los apartados 1 a), b) o c) del artículo 38 si el porteador o una parte ejecutante habían inspeccionado las mercancías o si tenían, de algún otro modo, conocimiento efectivo de las mercancías que se fueran a transportar.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 42

139. A reserva de las modificaciones que se indican a continuación, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 42 y remitió su texto al grupo de redacción:

- insertar, en el encabezamiento del párrafo 3, después de las palabras "dentro de un contenedor cerrado", el texto "o cuando hayan sido entregadas en un contenedor cerrado, pero el porteador o la parte ejecutante hayan de hecho inspeccionado las mercancías"; y

- formular el apartado 4 a) en términos que reflejen mejor el enfoque acumulativo en virtud del cual el porteador no podrá formular reservas sobre la información indicada en los apartados 1 a), b) y c) del artículo 38, si el mismo o una parte ejecutante han inspeccionado de hecho las mercancías que van dentro del contenedor [y/o] tenían, de otro modo, conocimiento de las mercancías entregadas antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte.

Proyecto de artículo 43. Valor probatorio de los datos del contrato

140. Se formuló una objeción respecto de las presunciones absolutas enunciadas en los apartados b) y c) del artículo 43, por razón de que las condiciones impuestas a un tercero y a un destinatario no eran iguales. En el apartado b) sólo se exigía del tercero, tenedor de un documento, que actuara de buena fe, mientras que en el apartado c) se exigía además del destinatario que actuara de buena fe, que hubiera actuado fiándose de alguno de los datos del contrato previstos en el apartado c). Se preguntó si dicha discrepancia era intencional. Se sugirió que esa discrepancia se resolviera alineando las condiciones exigidas en los incisos i) y ii) del apartado b) con las del apartado c), siguiendo así el enfoque adoptado en el párrafo 3 del artículo 16 de las Reglas de Hamburgo.

141. Pese a que se expresó cierta comprensión por la propuesta, se recordó al Grupo de Trabajo que el artículo 43 había sido objeto de intensa negociación durante la segunda lectura del proyecto de convenio y que el enunciado actual del artículo correspondía a la solución de avenencia a la que se había llegado. Dicha avenencia se basaba en la distinción que se hacía entre el tenedor de un documento de transporte negociable y el tenedor de un documento de transporte no negociable. Mientras que en el primer caso se aceptó que debía ampararse al tenedor que actuara de buena fe, en el segundo caso sólo se le ampararía si, además de haber actuado de buena fe, había actuado fiándose de la información consignada en el documento de transporte no negociable que se le hubiera entregado. Se observó además que si se imponía en el apartado b) dicho requisito suplementario respecto de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable, se estaría alterando sustancialmente el entendimiento común al que se había llegado.

142. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 43, a reserva de que, por razón de la revisión anteriormente mencionada de las definiciones de "documento de transporte" y de "documento electrónico de transporte", se suprimiera la frase "que deje constancia de la recepción de las mercancías" (párrs. 113, 114 y 125 *supra*), y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 44. "Flete prepagado"

143. A la pregunta de si el artículo 44 pretendía ser una disposición sustantiva o una regla probatoria, se respondió que se trataba de una disposición de carácter sustantivo. Ante otra pregunta sobre el significado de las palabras "o una expresión análoga", se explicó que no era preciso que la fórmula "flete pagadero" figurara en los datos del contrato para que la disposición fuera aplicable, pero que bastaría con una fórmula equivalente, como "flete pagado por adelantado", o similar.

144. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 44 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 9 - Entrega al destinatario

Proyecto de artículo 45. Obligación de aceptar la entrega

145. El Grupo de Trabajo recordó que, al examinar el párrafo 2 del artículo 28, había decidido seguir estudiando, en el marco del párrafo 2 del artículo 45, el factor requerido para hacer exigible la obligación del destinatario de descargar las mercancías contraída a raíz de un pacto celebrado por las partes en el contrato de transporte conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 14 (párr. 91 *supra*). En ese contexto, se formularon dos propuestas: la primera consistía en que, conforme a los cambios ya introducidos, en el artículo 14. 2 y en el artículo 28. 2, se sustituyera "las partes" por "el porteador y el cargador", y la segunda consistía en que, antes de la frase "el destinatario realizará la descarga con el cuidado y la diligencia debidos", se insertara la frase "y el destinatario haya dado su consentimiento". Muchas delegaciones apoyaron la primera de estas propuestas, mientras que la segunda obtuvo menos apoyo. Se expresó cierto temor acerca de las consecuencias de que el destinatario no diera su consentimiento, pero se indicó que la solución de ese problema podría hallarse en los derechos otorgados al porteador respecto de las mercancías no entregadas, en el artículo 51. 2. Se instó a que se apoyaran ambas propuestas, por estimarse que el párrafo 2 regulaba una cuestión que se consideraba bastante excepcional, mientras que el requisito de que el destinatario haya dado su consentimiento tendría, según se dijo, pocas repercusiones en la práctica, al tiempo que paliaría algunas de las principales objeciones que se habían formulado en el Grupo de Trabajo con respecto a los pactos concertados en el marco del artículo 14.2.

146. Se observó que el requisito del "consentimiento" del destinatario podría resultar innecesariamente engorroso, dado que, por ejemplo, si a tenor de una cláusula consignada en el conocimiento de embarque el destinatario quedaba obligado a descargar las mercancías por su propia cuenta y riesgo, no parecía necesario que el destinatario hubiera de dar por separado su consentimiento. Se sugirió que toda revisión que se hiciera del párrafo 2, debería centrar la atención en el pacto previsto en el artículo 14. 2, por el que se "vinculaba" al destinatario, sin exigirse su "consentimiento". Este criterio recibió cierto apoyo.

147. No obstante, en el Grupo de Trabajo se expresaron fuertes dudas, tanto respecto de la propuesta de que se insertara un elemento de "consentimiento" en el proyecto de disposición como respecto de la de que se reforzara la "vinculación" del destinatario. Se observó, en particular, que en algunos ordenamientos jurídicos, el contrato de transporte era un contrato tripartito por el que el destinatario quedaba obligado. Se señaló además que todo requisito adicional por el que se exija que el destinatario dé su consentimiento para quedar obligado podría perturbar gravemente las prácticas y los usos mercantiles de ciertos sectores. Por ejemplo, se observó que en el comercio a granel, toda disposición que requiera que el destinatario dé su consentimiento, para quedar obligado a descargar las mercancías, supondría un notable cambio respecto de la práctica imperante hasta la fecha. A resultas de ello, la mayoría de las delegaciones se declararon partidarias de dejar el texto del párrafo 2 tal como estaba, o de suprimirlo por completo, dejando así en manos del derecho interno la cuestión de las obligaciones del destinatario. Este enfoque obtuvo notable apoyo.

148. Se observó que el párrafo 2 debería estudiarse en función de dos cuestiones: en primer lugar, la del consentimiento que cabría exigir que el destinatario diera para quedar obligado a descargar las mercancías de conformidad con lo pactado por las partes en el contrato de transporte; la segunda sería la de la diligencia exigible del destinatario al proceder a la descarga de las mercancías. Se sugirió que el proyecto de disposición se centrara más en el grado de diligencia exigible que en el consentimiento que el destinatario hubiera de dar para quedar obligado, y que se modificara el texto del párrafo 2 para ajustarlo a este enfoque. Se sugirió, en particular, que el texto del párrafo 2 del artículo 45 se enmendara como sigue: "Cuando el destinatario descargue las mercancías, deberá hacerlo con la diligencia y el cuidado debidos". De obrarse así, se estimó que quedaría claro que se remitía al derecho interno la cuestión de si el destinatario tenía que dar o no su consentimiento para quedar obligado por lo pactado conforme al párrafo 2 del artículo 14.

149. Se pidió también que se aclarara la cuestión de si el grado de cuidado y diligencia exigido del destinatario al descargar las mercancías se refería a sus propias mercancías, a las demás mercancías, o al buque. Si el grado de diligencia exigible se refería a las mercancías que él hubiera de descargar, se observó que era probable que el destinatario fuera al mismo tiempo el propietario de dichas mercancías, por lo que parecía absurdo imponerle un deber de cuidado y diligencia aplicable a sus propias mercancías.

150. Dada la vehemencia del intercambio de opiniones que había tenido lugar en el Grupo de Trabajo, fracasó el intento de llegar a un consenso basado en la propuesta de que el párrafo se centrara en el cuidado y la diligencia exigibles, y no en si el destinatario había de dar su consentimiento. Se estuvo de acuerdo con la opinión expresada de que imponer un deber de cuidado y diligencia de alcance e interés tan limitados resultaba ocioso, dado que todas las obligaciones dimanantes de un contrato de transporte debían cumplirse con cuidado y diligencia. En vez de mantener el texto actual del párrafo 2 del artículo 45, el Grupo de Trabajo decidió suprimir dicho párrafo, a fin de dejar bien claro que la cuestión de la obligación contraída por el destinatario a raíz de un pacto entre el porteador y el cargador se dejaba en manos del derecho interno.

151. Tras decidir que se suprimiera el párrafo 2, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 1 del artículo 45 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 46. Obligación de confirmar la recepción

152. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 46 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

153. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 47 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 48. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido

154. Se recordó al Grupo de Trabajo que en el encabezamiento del artículo figuraban aún entre corchetes dos opciones que decían "[en el que se establezca]

[del que se infiera]", por lo que debería adoptarse una decisión respecto de cuál de las dos sería preferible retener en el texto. Se recordó al Grupo de Trabajo que examinó por última vez estas dos opciones, con ocasión de su 20º período de sesiones, y que había debatido largamente los méritos de cada una de ellas (A/CN.9/642, párrs. 31 a 33). A la luz de esas deliberaciones, se recordó que esta disposición figuraba en el texto a fin de salvaguardar la normativa legal aplicable a cierto tipo de documentos, recordándose además que en algunos países la ley aplicable había previsto que el mero hecho de ser designado por el nombre de "conocimiento de embarque" significaba que dicho documento debería ser restituido al obtener la entrega de las mercancías. Se sugirió por ello que la expresión más aceptable para salvaguardar dicha normativa ya existente era "del que se infiera".

155. Se recordó, no obstante, al Grupo de Trabajo el tipo de documento para el que se había creado el artículo 48 debería encajar en la taxonomía actual de los documentos objeto del futuro convenio, por lo que, a fin de preservar la claridad de dicha categorización, debería evitarse la fórmula "del que se infiera", ya que pudiera dar lugar a incertidumbre en el marco de la normativa prevista. Se expresó, por ello, preferencia por la fórmula "en el que se establezca". Ambas fórmulas fueron vigorosamente defendidas, observándose una ligera preferencia a favor de la fórmula "del que se infiera".

156. Con la salvedad de que se dejara en el texto, sin corchetes, la fórmula "del que se infiera", suprimiéndose la otra opción entre corchetes, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 48 y remitió su texto al grupo de redacción. Se observó, además, que en aras de la coherencia debería retenerse la fórmula "del que se infiera" en las restantes disposiciones en las que figuraban estas dos opciones, particularmente en los artículos 43 b) ii), 49 y 54. 2.

Proyecto de artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido el equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido

157. Se sugirió suprimir el artículo 49, dado que, a diferencia del documento considerado en el artículo 48, no se tenía conocimiento del empleo de un equivalente electrónico de un documento de transporte no negociable que deba ser restituido. El Grupo de Trabajo convino, por ello, en que se suprimiera el artículo 49 y pidió al grupo de redacción que efectuara las consiguientes enmiendas en el texto del resto convenio, particularmente en sus artículos 9 y 43 b) ii).

Proyecto de artículo 50. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

158. Se expresó el parecer de que no era necesaria la frase inicial del apartado a) del artículo 50 "sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 45", por lo que debería ser suprimida para evitar confusiones, ya que, al final de dicho apartado, se hacía otra remisión al artículo 45. Se respondió que la primera remisión tenía por objeto ayudar al lector a comprender la relación entre el artículo 45, que enunciaba la obligación del destinatario, y el artículo 50 que enunciaba el derecho del tenedor del documento. No obstante, tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo convino en que se eliminara del apartado a) dicha remisión inicial.

159. Se sugirió suprimir toda referencia a "la parte controladora" en los apartados d) y e), dado que lo prescrito en dichos apartados carecería de sentido en

los siguientes supuestos: i) cuando se hubieran emitido uno o más originales de un documento de transporte negociable, pero esos originales obraran en poder de una sola persona, por lo que dicha persona sería necesariamente la parte controladora; y ii) cuando se hubieran emitido dos o más originales que obraran en manos de dos o más personas, por lo que ninguna de ellas sería la parte controladora, al no obrar en manos de nadie todos los originales. Si bien dicha propuesta obtuvo cierto apoyo, el Grupo de Trabajo convino en aplazar sus deliberaciones al respecto hasta cuando se examinara el artículo 54, que guardaba una relación más directa con el significado del término "parte controladora", definido en el párrafo 14 del artículo 1.

Párrafo 11 del proyecto de artículo 1

160. A la luz de la decisión del Grupo de Trabajo de enmendar las definiciones de "emisión" y de "transferencia" que figuraban en el párrafo 22 del artículo 1 (párrs. 128 a 130 *supra*), se estimó que ya no era necesaria la frase "y que disponga del control exclusivo sobre dicho documento (electrónico)" que figuraba en la definición de "tenedor", en el apartado b) del párrafo 11, dado que en el texto de las dos nuevas definiciones preparadas por el grupo de redacción para los términos "emisión" y "transferencia" figuraba, en ambos casos, el concepto de control exclusivo. El Grupo de Trabajo aprobó la sugerencia de eliminar dicha frase.

161. Respecto del término "tenedor" utilizado en el artículo 50, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido de su definición en el párrafo 11 del artículo 1, a reserva de que se eliminara la frase indicada en el párrafo anterior, y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 51. Mercancías pendientes de entrega

162. Se preguntó cuál era el significado y la finalidad de la fórmula de la versión inglesa "*otherwise undeliverable*" (por lo demás no entregables) que figuraba en el apartado 1 e) del artículo 51. Se respondió que tal vez pudiera suprimirse por completo dicho apartado, dado que en los apartados a) a d) del mismo párrafo se habían previsto todas las circunstancias posibles de mercancías pendientes de entrega, y la regla del apartado e) se prestaba a ser objeto de abuso por el porteador.

163. Se observó, no obstante, que la regla del apartado 1 e) resultaba útil, dado que sería aplicable a situaciones en las que, por ejemplo, las condiciones climáticas impidieran hacer entrega de las mercancías. Se observó además que podrían darse otros supuestos en los que las reglas de los apartados a) a d) del párrafo 1 no resultarían aplicables, por ejemplo si el destinatario no reclamaba la entrega, por lo que una cláusula de alcance genérico, como la del apartado e), pudiera resultar útil. En apoyo de dicho parecer, se observó que era además probable que el término "*undeliverable*" (imposibilidad de "realizar la entrega") se interpretara en sentido restrictivo. Predominó, por ello, el parecer de que se retuviera en el artículo 51 su apartado 1 e).

164. Se sugirió que tal vez fuera preferible exigir el transcurso de cierto plazo antes de que el porteador procediera a destruir las mercancías con arreglo a lo previsto en el apartado 2 b) del artículo 51. Si bien se expresó cierta comprensión por dicha sugerencia, se observó que el requisito enunciado en el párrafo 3 del artículo 51, por el que se exigía que se diera un "aviso razonable", bastaría para eliminar toda inquietud de que el porteador abusara de dicho derecho.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 51

165. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 51, a reserva de que se suprimiera la remisión que se hacía, en los apartados b) y c) de su párrafo 1, al artículo 49, y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 52. Retención de las mercancías

166. Se sugirió que se insertara, en el artículo 52, el término "cargador", colocándolo entre "al porteador" y "una parte ejecutante", dado que había supuestos en los que el cargador desearía gozar de un derecho de retención, como sucedería si, con arreglo al artículo 28, se viera obligado a hacer entrega de las mercancías a un porteador, en un supuesto en el que el buque se encontrara en malas condiciones de navegabilidad. En respuesta a esa inquietud, se sugirió como solución más neutral, la de que se suprimiera la referencia "al porteador o una parte ejecutante" y se mencionara simplemente "el derecho que, ..., pueda existir con arreglo al contrato de transporte ...". Si bien esa propuesta obtuvo cierto apoyo, se cuestionó la necesidad de reconocer al cargador tal derecho de retención, y que la mención del cargador en el texto del artículo 52 resultaba, en todo caso, improcedente, por tratarse de un artículo del capítulo 9 relativo a la entrega al destinatario.

167. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 52 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 10 - Derechos de la parte controladora

Proyecto de artículo 53. Ejercicio y contenido del derecho de control

168. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 53 y remitió su texto al grupo de redacción.

Párrafo 13 del proyecto de artículo 1

169. Respecto de la definición de "derecho de control", que se da en el párrafo 13 del artículo 1, el Grupo de Trabajo aprobó su contenido, con la salvedad de que se sustituya en su texto "capítulo 11" por "capítulo 10", y remitió dicho texto al grupo de redacción.

Párrafo 14 del proyecto de artículo 1

170. Respecto de la definición de "parte controladora", que se da en el párrafo 14 del artículo 1, el Grupo de Trabajo aprobó su contenido y remitió su texto al grupo de redacción.

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

171. Volvió a plantearse la cuestión, que fue aplazada para cuando el Grupo de Trabajo examinara el artículo 54 (párr. 159 *supra*), acerca de si en los apartados d) y e) del artículo 50 podría suprimirse la referencia a la "parte controladora", dado que, en el caso de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable, el tenedor y la parte controladora eran la misma persona.

Se respondió que el mero hecho de suprimir toda mención de la parte controladora, alteraría el significado de ambas disposiciones, ya que con ello se ignoraría la práctica actual por la que se exige que se dé aviso al tenedor de la llegada de las mercancías, aun cuando éste no se haya presentado para recibirlas. Se consideró que esa supresión no sería conveniente.

172. A reserva de que se retuviera la variante "del que se infiera" y de que se suprimiera "en el que se establezca"; el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 54 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 55. Ejecución por el porteador de las instrucciones

173. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 55 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 56. Validez de la entrega

174. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 56 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 57. Modificaciones del contrato de transporte

175. Con la salvedad de la supresión del párrafo 3, considerado superfluo, conforme se daba a entender en la nota de pie de página 159, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 57 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

176. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 58 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 59. Autonomía contractual de las partes

177. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 59 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 11 - Transferencia de derechos

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

178. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 60 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 61. Responsabilidad del tenedor

179. Se cuestionó la remisión ("sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 58") que se hacía al comienzo del artículo 61, así como su razón de ser, pues no parecía ser pertinente. Se dijo que dicha remisión no permitía determinar claramente las consecuencias de que la parte controladora no facilitara la información solicitada con arreglo al artículo 58. Se agregó además que dicha remisión suscitaba problemas de interpretación, por lo que se sugirió que se suprimiera totalmente.

180. Se respondió que el artículo 61 precisaba la obligación del tenedor supeditándola a lo dispuesto en el artículo 58, puesto que el tenedor sería de hecho la única persona que estaría en posesión de la información mencionada en el artículo 58. Además, se señaló que procedía mantener en el párrafo 1 del artículo 61 la remisión que se hacía al artículo 58, pues daba mayor claridad a la disposición. Una mayoría de delegaciones se declararon partidarias de que se mantuviera, en el párrafo 1 del artículo 61, la remisión que se hacía al artículo 58.

181. Con respecto al párrafo 2 del artículo 61, se recordó al Grupo de Trabajo que, en su 20º período de sesiones, se abstuvo de adoptar una decisión firme respecto de dicha disposición y que se decidió colocar el párrafo 2 entre corchetes por razón de las divergencias que suscitaba en el Grupo de Trabajo. Posteriormente, algunas delegaciones abogaron por su supresión, por estimar que las palabras "ejercite algún derecho" daban margen para asimilar una medida de escasa entidad al ejercicio de un derecho, haciéndose así responsable al mero tenedor de un documento. No obstante, una gran mayoría se pronunció por su mantenimiento, al estimar conveniente que el porteador pueda cerciorarse de si el tenedor ha asumido alguna responsabilidad dimanante del contrato de transporte y en qué medida lo ha hecho. Se especificó que este enfoque correspondía además a la práctica actual y que estaba claro que no cabía equiparar una medida de escasa entidad al ejercicio de un derecho.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del proyecto de artículo 61

182. A pesar de la propuesta de que se suprimieran las palabras iniciales del párrafo 1 ("sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 58"), el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 61, a reserva de que se suprimieran los corchetes del párrafo 2 y los que figuraban al comienzo del párrafo 3 ("a los efectos de[l][los] párrafo[s] 1[y 2] del presente artículo"), y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 12 - Límites de la responsabilidad

Proyecto de artículo 62. Límites de la responsabilidad

Propuesta referente a la limitación de la responsabilidad del porteador

183. Se recordó al Grupo de Trabajo que el artículo 62, relativo a los límites de la responsabilidad, había sido objeto de intenso debate en el anterior período de sesiones (A/CN.9/642, párrs. 136 y ss.). Se recordó asimismo que, ante la posibilidad de que se llegara a un consenso sobre los límites de la responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio, se había formulado una propuesta de avenencia provisional, que se habría que tomar o dejar en bloque (A/CN.9/642, párr. 166). Esta propuesta contenía las cifras que figuraban en el párrafo 1 del artículo 62, y preveía la supresión del párrafo 2 del artículo 62, y la del artículo 99, así como la sustitución, en el artículo 63, de la cantidad "una vez" por "dos veces y media", pero dejándola entre corchetes, y la revocación de la decisión anterior del Grupo de Trabajo de que se formulara una nueva disposición que previera la aplicación del derecho interno en supuestos similares a los previstos en el artículo 27.

184. Se secundaron mayoritariamente los esfuerzos realizados por el Grupo de Trabajo, en su 20º período de sesiones, para llegar a una solución de avenencia acerca de la cuestión de los límites de la responsabilidad. Sin embargo, muchas delegaciones respaldaron con firmeza la opinión de que los límites actuales de la responsabilidad, que figuraban entre corchetes en el texto del artículo, deberían tomarse como punto de partida de cara a nuevas negociaciones. A fin de que el artículo 62 ampare con la debida equidad los intereses tanto del porteador como de los propietarios de la carga y con miras a llegar a un consenso más amplio y, por ende, a que el proyecto del convenio resulte más aceptable, se formuló la propuesta de i) adoptar límites superiores a los previstos en las Reglas de Hamburgo, es decir, de unos 920 derechos especiales de giro ("DEG") por bulto y de unos 8 DEG por kilogramo, y ii) suprimir el párrafo 2 del artículo 62.

185. Se secundó la opinión de que los límites de la responsabilidad fijados en las Reglas de Hamburgo, e incorporados a la solución provisional de avenencia en el párrafo 1 del artículo 62, habían quedado desfasados. Se observó asimismo que en otros convenios internacionales, que también regulaban el transporte de mercancías, se preveían cifras superiores a las del proyecto de convenio. A este respecto se hizo referencia a los convenios de transporte por ferrocarril y por carretera (CIM-COTIF y CMR), citándose que el límite de la responsabilidad en el CMR era de 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto. Además, se recordó que el proyecto de convenio no sería aplicable únicamente al transporte marítimo sino también al transporte multimodal, por lo cual sería necesario aplicar límites superiores a los de las Reglas de Hamburgo. Además, se señaló que el enunciado actual del párrafo 1 del artículo 62 lo hacía aplicable a todo incumplimiento de las obligaciones del porteador y no se limitaba a la pérdida de las mercancías o a los daños que sufrieran, por lo que los límites de las Reglas de Hamburgo ya no resultarían suficientes.

186. Se respondió que el régimen del convenio ya suponía un importante cambio en la asignación de los riesgos, al haberse incrementado la responsabilidad del porteador, que había quedado sujeto a la obligación de mantener continuamente el buque en buenas condiciones de navegabilidad y ya no podría invocar su antigua excepción por error de navegación. Se indicó también que los límites señalados en la solución provisional de avenencia y recogidos en el párrafo 1 del artículo 62 constituían una auténtica transacción, ya que muchos países habían fijado límites basados en los de las Reglas de La Haya-Visby que eran inferiores a los de las Reglas de Hamburgo, y en otros países eran incluso más bajos. Se agregó que, incluso sin salirse de los límites de la responsabilidad fijados en las Reglas de La Haya-Visby, se indemnizaba por completo alrededor del 90% de las pérdidas de carga, ya que el valor de la mayoría de las cargas transportadas por mar era inferior a los límites de las Reglas de La Haya-Visby. Se observó además que, en una época en que los transportes se realizaban mediante contenedores y en grandes buques, la elevación de los límites aumentaría el riesgo financiero del porteador hasta un punto que haría casi imposible asegurar su responsabilidad a una tasa aceptable, lo cual supondría un aumento de los gastos y del precio del transporte y, en última instancia, de los precios de las mercancías. En vista de ello, varias delegaciones coincidieron en estimar que la propuesta de fijar límites superiores a los actualmente previstos era poco realista y no estaba motivada por criterios comerciales sino políticos. Algunas delegaciones vieron con preocupación que si se incrementaban los límites por encima de los de las Reglas de Hamburgo se podría obstaculizar, a la

larga, la adhesión de sus países al proyecto de convenio. Se agregó que el incremento propuesto de tales límites podría impedir que el proyecto de convenio se convirtiera en un instrumento eficaz de armonización mundial del comercio internacional. Se advirtió al Grupo de Trabajo que no echara a perder la importante labor que se había conseguido realizar hasta la fecha, alterando la solución provisional de avenencia previamente acordada.

187. Se respondió, sin embargo, que no deberían exagerarse las repercusiones de un incremento de los límites de la responsabilidad sobre el seguro de la responsabilidad de los porteadores, dado que los navieros también se beneficiaban de la limitación global de la responsabilidad prevista en el Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, así como en el derecho interno de varios países. Se invitó al Grupo de Trabajo a no rechazar categóricamente toda propuesta de incremento de los límites de la responsabilidad sino que más bien buscara soluciones para mejorar la transacción convenida a este respecto. Se sugirió, por ejemplo, que el Grupo de Trabajo estudiara la adopción del límite por bulto de 835 DEG previsto en las Reglas de Hamburgo, pero incrementando ligeramente el límite por kilogramo a 8 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que fueran objeto de reclamación o litigio. Se expresó la opinión de que con esa propuesta se podría tender un puente entre las dos posiciones, puesto que muchos de los Estados que habían propugnado límites inferiores estimaban que la limitación por bulto era la que más protegía al porteador. Otra posibilidad consistiría en que el Grupo de Trabajo conviniera en fijar un límite superior por bulto, al tiempo que mantuviera los límites por kilogramo sin variaciones notables respecto de las Reglas de Hamburgo.

188. Ante la diversidad de opiniones expresadas, el Grupo de Trabajo convino en suspender su debate sobre la cuestión de los límites de la responsabilidad, así como sobre las disposiciones que, conforme a la solución de avenencia acordada en su 20º período de sesiones, dependían de una decisión sobre los límites de la responsabilidad, y en volver a todo ello en una etapa posterior de sus deliberaciones.

Alcance del párrafo 1 del proyecto de artículo 62

189. El Grupo de Trabajo recordó que se había suprimido en todo el texto del proyecto de convenio la fórmula “por pérdida o daño de las mercancías [o concerniente a las mismas]”, insertándose, en su lugar, la fórmula “por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio”, con un comentario en las notas de pie de página (nota 169 de A/CN.9/WG.III/WP.101). El motivo por el que se sustituyó la fórmula anterior 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, en particular acerca de si dicha fórmula pretendía o no abarcar los supuestos de error en la entrega o de falsedad en la información facilitada por el porteador acerca de las mercancías. Se señaló que la Secretaría había examinado, a raíz de una solicitud, el historial del párrafo 1 y había formulado la propuesta que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.101, incluyendo en ella su responsabilidad por falsedad en la información y por error en la entrega.

190. En este contexto, se objetó que la cuestión de la falsedad en la información debería dejarse en manos del derecho interno. Frente a esa objeción se sostuvo que no debería haber ninguna excepción, dado que ello crearía incertidumbre e imprevisibilidad.

Declaración de valor

191. Se propuso trasladar la frase “salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato” a una nueva disposición, a fin de hacer una distinción más clara entre una suposición habitual y una declaración de valor. Algunas delegaciones respaldaron la propuesta, pero el Grupo de Trabajo convino en volver a examinar la cuestión cuando reanudara sus deliberaciones sobre el párrafo 1 del artículo 62.

Párrafo 2 del proyecto de artículo 62

192. Las delegaciones discreparon sobre el párrafo 2 del artículo 62 y estas discrepancias estaban vinculadas a la posición que cada delegación había adoptado respecto del párrafo 1. Algunas delegaciones propugnaron la supresión del párrafo 2, aunque sólo si se elevaban los límites del párrafo 1 por encima de los de las Reglas de Hamburgo, conforme a la propuesta anterior. Otras delegaciones consideraron que debería suprimirse el párrafo 2 junto con las cifras consignadas en el párrafo 1 del artículo en A/CN.9/WG.III/WP.101, dado que dicha medida formaba parte de la solución de avenencia prevista. Según otra opinión, habría que elevar las cifras del párrafo 1, tal como se pedía en la propuesta, pero manteniendo la variante B. Según otra delegación, el objeto del párrafo 2 debería regirse por el derecho interno. El Grupo de Trabajo tomó nota de todas esas opiniones y convino en volver a examinar la cuestión cuando reanudara sus deliberaciones sobre el párrafo 1 del artículo 62.

Párrafo 3

193. Conforme a la decisión previa del Grupo de Trabajo de mencionar los vehículos de transporte por carretera y ferroviario en el apartado 1 b) del artículo 26, relativo al transporte sobre cubierta, equiparándolos con los contenedores (párrs. 73 a 82 *supra*), se propuso mencionar también dichos vehículos en el párrafo 62.3. Si bien se reiteró la preocupación ya expresada de que añadirlos podría tener el efecto no deseable de reducir el límite por bulto de la responsabilidad (párrs. 78 a 82 *supra*), el Grupo de Trabajo opinó que dicho cambio mejoraría el texto.

194. A reserva de ese ajuste, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 3 del artículo 62 y remitió su texto al grupo de redacción.

Párrafo 4

195. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 4 del artículo 62 y remitió su texto al grupo de redacción.

Examen más detenido del proyecto de artículo 62

196. El Grupo de Trabajo, tras decidir anteriormente la suspensión de sus debates sobre la cuestión de los límites de la responsabilidad y sobre las disposiciones que, conforme a la avenencia provisional concertada en su 20º período de sesiones, dependían de la decisión que se adoptara sobre los límites de la responsabilidad, y tras haber decidido también volver a examinar dicha cuestión en una etapa posterior

de sus deliberaciones (párrs. 183 a 188 *supra*), el Grupo de Trabajo reanudó su examen del artículo 62.

197. Un gran número de delegaciones presentó una propuesta para resolver la cuestión pendiente de la avenencia global concertada respecto de los límites de la responsabilidad del porteador a tenor de la cual:

- se insertarían en el párrafo 1 del artículo 62 los límites de 875 DEG por bulto y de 3 DEG por kilogramo, manteniéndose, por lo demás, sin cambios el texto de dicho párrafo;
- se suprimiría el artículo 99, así como el párrafo 2 del artículo 62;
- no se insertaría en el texto del convenio un artículo 27 bis por el que se permitiera que un Estado Contratante declarara aplicable su propio régimen imperativo de derecho interno, en forma de una disposición similar a la del artículo 27 (véase nota 56 en A/CN.9/WG.III/WP.101); y
- se aceptaría la definición de "contrato de volumen", que figura en el párrafo 2 del artículo 1.

198. Esta propuesta obtuvo un respaldo firme y general, que se estimó muy positivo para la resolución de las cuestiones aún pendientes, que giraban en torno a los límites de la responsabilidad del porteador y otras cuestiones conexas. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo instó a las delegaciones a que adoptaran esa propuesta, para que así quedaran definitivamente resueltas dichas cuestiones pendientes. Esta opinión obtuvo asimismo un notable apoyo.

199. Se expresó el temor de que los límites propuestos para la responsabilidad del porteador eran demasiado elevados y que dichos límites, que se calificaron de irrazonables e irrealistas, no se justificaban por ninguna necesidad comercial. Esta opinión recibió cierto apoyo, en particular habida cuenta de que varias delegaciones estimaban que los límites enunciados en las Reglas de La Haya-Visby eran adecuados para fines comerciales, y por lo que la avenencia provisional concertada por el Grupo de Trabajo en su 20º período de sesiones, consistente en adoptar los límites consignados en las Reglas de Hamburgo, había resultado aceptable, pero sólo con miras a llegar a un consenso. Se expresó asimismo la opinión de que los límites propuestos eran tan elevados que resultarían inaceptables, y se observó que dichos límites podrían elevar los gastos de transporte para todo el sector industrial.

200. Se expresó, en sentido contrario, el temor de que, si bien era de agradecer la elevación propuesta en los límites de la responsabilidad del porteador, cabía señalar otros aspectos de dicha propuesta que no eran aceptables. Se expresó el parecer de que debería enmendarse de nuevo la definición de "contrato de volumen", dada en el artículo 1 2), con miras a ofrecer mayor amparo a los pequeños cargadores en el marco del equilibrio global establecido por el futuro convenio, teniendo en cuenta en particular el hecho de que las disposiciones por las que se reconocía una autonomía contractual a las partes podían resultar destructivas de la protección de rango imperativo que se había previsto para dicha categoría de cargadores. Se observó, además, que se diría que el cargador habría de asumir una carga de la prueba más onerosa que con arreglo a anteriores regímenes de la responsabilidad, particularmente si tenía que probar la falta de navegabilidad del buque, sin olvidar tampoco el hecho de que, a tenor del artículo 36, el cargador no podría limitar su propia responsabilidad. Se expresaron otras inquietudes respecto de la avenencia

concertada, por razón de que, en virtud de dicha avenencia, se aprobaría el texto del párrafo 1 del artículo 62 en su forma actual, en lugar de suprimir la nueva fórmula "por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio" y reinsertar la antigua "por pérdida o daño de las mercancías", al estimarse que la nueva fórmula ofrecía mayores oportunidades al porteador para limitar su responsabilidad. Se citó, a título de ejemplo, la obligación mutua del cargador y del porteador, a tenor del artículo 29, de facilitarse entre sí información, sugiriéndose que el incumplimiento de dicha obligación podría suponer para el cargador el tener que asumir una responsabilidad sin límite alguno, mientras que dicho incumplimiento le supondría al porteador una responsabilidad meramente limitada. Se expresó además inquietud respecto de la supresión del párrafo 2 del artículo 62, dado que se estimó que el cargador habría de asumir una carga demasiado onerosa de la prueba al tener que probar cuál era el tramo de la operación en la que el daño hubiera ocurrido, por lo que dicha disposición no debería haberse suprimido sin imponerse al porteador un límite mucho más elevado de su responsabilidad por kilogramo de carga.

201. Otras delegaciones expresaron su insatisfacción con la citada propuesta, pero se mostraron dispuestos a seguir examinándola.

202. Ahora bien, el Grupo de Trabajo se mostró, en general, favorable a dicha propuesta aun cuando no satisficiera las expectativas de todas las delegaciones. Aun cuando se pidió que se colocaran entre corchetes los límites revisados, al haberse formulado fuertes objeciones a los mismos, se decidió que los límites revisados gozaban de suficiente apoyo para dejarlos en el texto sin corchetes. Se observó que, conforme a la práctica del Grupo de Trabajo, un texto sólo debería figurar entre corchetes en supuestos en los que no se hubiera expresado un apoyo lo suficientemente amplio en favor de su retención en el futuro convenio.

203. A reserva de que se reformulara su texto conforme a la propuesta esbozada en el anterior párrafo 197, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del párrafo 1 del artículo 62, y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 27. Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar (*continuación*)

204. A raíz de su decisión de suprimir el párrafo 2 del artículo 62, el Grupo de Trabajo convino en suprimir el párrafo 2 del artículo 27, y convino, además, en suprimir su párrafo 3.

Proyecto de artículo 63. Límites de la responsabilidad por pérdida causada por el retraso

205. Habida cuenta de que el artículo 63 formaba parte de la avenencia global propuesta acerca de los límites de la responsabilidad, examinada durante su 20° período de sesiones, el Grupo de Trabajo convino en aplazar el examen de esta disposición hasta que se llegase a un acuerdo sobre la avenencia global propuesta (párrs. 183 a 188 *supra*).

206. No prosperó la propuesta de que se sustituyera la cuantía de "dos veces y media", que figuraba entre corchetes en el artículo 63, por "tres veces", a fin de alinear dicho artículo con la disposición similar del CIM-COTIF.

207. A reserva de que se retuviera, sin corchetes, el texto actualmente entre corchetes, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 63 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

208. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 64 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 13 – Ejercicio de acciones

Proyecto de artículo 65. Plazo para el ejercicio de acciones

209. Se expresó el temor de que el Grupo de Trabajo podría haber creado sin querer un problema en el régimen del futuro convenio al fijar un plazo de dos años para entablar litigios por el incumplimiento de alguna obligación, sin haber exigido al mismo tiempo, en el artículo 24, que se dé aviso al porteador en caso de pérdida o daño. Se sugirió que ese enfoque pondría al porteador en una posición desventajosa al dar lugar a que pueda verse sorprendido por una demanda presentada, sin previo aviso, en cualquier momento dentro de dicho plazo de dos años y sin haber, tal vez, conservado las pruebas necesarias para defenderse; aun cuando quepa prever que un propietario prudente de la carga notificará al porteador de la pérdida o el daño, tan pronto como los descubra. Se observó que el Grupo de Trabajo había analizado la aplicación del artículo 24 en un período de sesiones anterior (A/CN.9/621, párrs. 110 a 114), y había decidido no asignar al deber de dar aviso, enunciado en el artículo 24, determinado efecto jurídico, sino más bien un efecto práctico consistente en alentar a todo titular de la carga, que presente una demanda por pérdida o daño de las mercancías, a dar pronto aviso de dicha pérdida o daño. El Grupo de Trabajo apoyó el texto tal como estaba formulado.

210. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 65 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 66. Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones

211. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 66 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 67. Acción de repetición

212. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 67 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 68. Acciones contra la persona identificada como porteador

213. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 68 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 14 – Jurisdicción

Proyecto de artículo 69. Acciones contra el porteador

214. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 69 y remitió su texto al grupo de redacción.

Párrafos 28 y 29 del proyecto de artículo 1

215. A la luz del empleo en el artículo 69, de los términos "domicilio" y "tribunal competente", el Grupo de Trabajo aprobó el contenido de las definiciones que se dan en los párrafos 28 y 29, respectivamente, del artículo 1 y remitió sus textos al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 70. Acuerdos de elección del foro

216. Se propuso que, para mayor certeza, se suprimiera la frase inicial del apartado d) del párrafo 2 del artículo 70, a saber, "la ley del tribunal que conozca del caso", y en su lugar se incluyera una frase más clara, por ejemplo, "la ley del tribunal designado en el contrato de volumen", o tal vez que se suprimiera el apartado d) en su totalidad. Sin embargo, se observó que la cuestión de vincular a terceros ajenos a un contrato de volumen a un pacto de elección del foro ya había sido objeto de largo debate en el Grupo de Trabajo, por lo que no debería reconsiderarse el consenso reflejado en el texto actual.

217. Se observó que, tras la decisión del Grupo de Trabajo de enmendar la definición de "documento de transporte" (párrs. 113 y 114 *supra*), se debería enmendar el texto del apartado 2 b) suprimiendo la frase "que pruebe el contrato de transporte de las mercancías que sean objeto de la reclamación". Se apoyó dicha sugerencia.

218. A reserva de la supresión de dicha frase, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 70 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 71. Acciones contra la parte ejecutante marítima

219. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 71 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 72. Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales

220. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 72 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 73. Embargo preventivo y otras medidas cautelares

221. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 73 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 74. Consolidación y traslado de acciones

222. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 74 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

223. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 75 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 76. Reconocimiento y ejecución

224. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 76 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 77. Aplicación del capítulo 14

225. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 77 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 15 – Arbitraje

Proyecto de artículo 78. Acuerdos de arbitraje

226. Se observó que, a raíz de la decisión del Grupo de Trabajo de modificar la definición de "documento de transporte" (párrs. 113 y 114 *supra*), tal vez procediera reformular el apartado b) del párrafo 4 como se había hecho con el apartado 2 b) del artículo 70. Se respaldó esa sugerencia, con la salvedad de que el grupo de redacción examinara detenidamente si procedía modificarlo, habida cuenta de que debía preverse en todo caso que el apartado b) del párrafo 4 hiciera referencia al documento de transporte o al documento electrónico de transporte relativo a las mercancías que hubieran dado lugar a la demanda.

227. A reserva de esa posible modificación, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 78 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 79. Acuerdos de arbitraje en el transporte no regular

228. Se recordó que en su período de sesiones anterior el Grupo de Trabajo convino en que se celebraran consultas ulteriores acerca de la función que cumplía el párrafo 79. 2 (A/CN.9/642, párrs. 213 y 214, nota 199). Se informó al Grupo de Trabajo de que las consultas ya se celebraron y de que se concluyó que la función del apartado 2 a) no resultaba lógica a la luz de la práctica imperante en el sector, por lo que convendría suprimirlo. Se apoyó la sugerencia.

229. Se preguntó asimismo si no procedería que el inciso 2 b) i) remitiera al artículo 6, en vez de al artículo 7, y se convino en que el grupo de redacción examinara esta cuestión.

230. A reserva de que se suprimiera su apartado 2 a) y de que se rectificara tal vez la remisión que se hacía en su inciso 2 b) i), el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 79 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 80. Acuerdos de arbitraje posteriores al nacimiento de una controversia

231. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 80 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 81. Aplicación del capítulo 15

232. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 81 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 16 – Validez de las cláusulas contractuales

Proyecto de artículo 82. Disposiciones generales

233. Se expresó preocupación por el hecho de que el párrafo 2 del artículo 82 limitara imperativamente la autonomía del cargador y del destinatario al prohibirles que convinieran una limitación apropiada de su responsabilidad, cuando convendría que el futuro convenio les permitiera hacerlo.

234. A reserva de que se suprima la mención del "consignador" en su párrafo 2, conforme a su decisión anterior (párrs. 21 a 24 *supra*), el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 82 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 83. Normas especiales relativas a los contratos de volumen

Resumen de anteriores deliberaciones

235. Se recordó al Grupo de Trabajo el curso de sus deliberaciones anteriores sobre esta cuestión y sobre el régimen de la autonomía contractual en el marco del futuro convenio. Se señaló que el régimen especial del contrato de volumen y la amplitud del margen otorgado por dicho régimen para apartarse por vía contractual del proyecto de convenio habían sido objeto de examen, durante varios años, en el seno del Grupo de Trabajo. Siguiendo el ejemplo de los instrumentos marítimos anteriores, se había concebido inicialmente el régimen del nuevo convenio como una norma de rango legal imperativo, en la que se enunciarían reglas que serían, en principio, obligatorias para todos los interesados. Cabía, por ello, leer en la primera versión del proyecto de convenio que "toda estipulación contractual que se aparte de las disposiciones del presente instrumento será nula y sin efecto en la medida en que tenga la intención o el efecto de excluir o limitar [o aumentar], directa o indirectamente, la responsabilidad por el incumplimiento de cualquier obligación del porteador, una parte ejecutante, el cargador, la parte controladora, o el destinatario en virtud del presente instrumento" (A/CN.9/WG.III/WP.21, art. 17.1).

236. En el 12º período de sesiones del Grupo de Trabajo (Viena, 6 a 17 de octubre de 2003), se sugirió, no obstante, que se otorgara un margen de flexibilidad más amplio a las partes en el denominado "acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea" en orden a la asignación de sus respectivos derechos, obligaciones y responsabilidades, y que se les otorgara autonomía para estipular, en determinadas circunstancias, al margen del régimen del futuro convenio (A/CN.9/WG.III/WP.34, párrs. 18 a 29). Se propuso otorgar, por principio, esa autonomía siempre que uno o más cargadores concertaran con uno o más porteadores un acuerdo para transportar

por mar un volumen mínimo de carga, expedida en sucesivas remesas, a bordo de buques que navegaran en el marco de un servicio de línea prestado con regularidad, y por cuyo servicio el cargador o los cargadores hubieran convenido en pagar una tasa negociada en función del envío de un volumen mínimo de carga (A/CN.9/WG.III/WP.34, párr. 29). En ese mismo período de sesiones, se convino sea en que determinadas categorías de contratos no deberían regirse en modo alguno por el proyecto de instrumento, sea en que el régimen del instrumento debería ser únicamente aplicable a dichos contratos a título supletorio y no imperativo. Se estimó que entre esas categorías de contrato figurarían todos aquellos contratos que, en la práctica, fueran negociados pormenorizadamente entre el cargador y el porteador, a diferencia de aquellos contratos de transporte que no requerían (o que la práctica comercial no permitía) ser negociados con igual detalle para adaptarlos a las necesidades particulares de los interesados. Los contratos de esta segunda categoría solían concertarse en forma de contratos de adhesión, en los que, por tanto, procedía que las partes estuvieran amparadas por un régimen legal imperativo. El Grupo de Trabajo había, no obstante, convenido en que se estudiara con detenimiento el ámbito de la autonomía contractual reconocida y las categorías de contrato en las que procedería gozar de dicha autonomía (A/CN.9/544, párrs. 78 a 82).

237. El Grupo de Trabajo examinó una propuesta revisada sobre la autonomía contractual en el marco del denominado "acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea" (A/CN.9/WG.III/WP.42), en su 14º período de sesiones (Viena, 29 de noviembre a 10 de diciembre de 2004). En aquella ocasión, se formularon ante el Grupo de Trabajo diversas objeciones concernientes al ejercicio de la autonomía contractual en el marco de un acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea (acuerdo OLSA). Se sugirió, en particular, que no se permitiera que las partes en un acuerdo OLSA estipularan al margen de ciertas disposiciones de rango imperativo del proyecto de instrumento. Se dijo también que la introducción de un régimen especial para los acuerdos OLSA podría dar lugar a problemas de competencia comercial. Se expresaron también reservas acerca del amparo que debiera recibir el pequeño cargador que, por su débil posición negociadora, no pudiera defenderse por sí mismo de algún abuso eventualmente impuesto por un porteador en el marco de un acuerdo OLSA. Ahora bien, se dijo también que, en la práctica comercial actual, los pequeños cargadores solían preferir concertar sus acuerdos en función de una tarifa que, pese a no ser contratos propiamente de transporte, garantizaban una tarifa máxima sin especificar el volumen transportado, en vez de concertar contratos de volumen, y que la acción combinada de la atracción ejercida por dichos contratos de flete o de tarifa y del libre juego de las fuerzas del mercado reduciría al mínimo el riesgo de que el cargador fuera víctima de eventuales abusos por parte del porteador en el marco del régimen propuesto para los acuerdos OLSA. Una mayoría de delegaciones respaldó la idea de que se incluyera en el proyecto de instrumento alguna disposición referente a los acuerdos OLSA, a reserva de que se atendiera a estas y otras inquietudes (A/CN.9/572, párrs. 99 a 101). El Grupo de Trabajo concluyó entonces sus deliberaciones decidiendo que no se opondrá a que se incluya una disposición relativa a los denominados acuerdos OLSA, a reserva de que se aclaren ciertas cuestiones referentes al ámbito de aplicación del régimen del instrumento a los contratos de volumen en general. El Grupo de Trabajo decidió además que se examinara con particular esmero la definición de los acuerdos OLSA y el amparo debido a los

intereses del pequeño cargador y de los terceros, y que se examinara más detenidamente qué disposiciones del nuevo régimen, de haber alguna, deberían ser imperativamente aplicables a los acuerdos OLSA. El Grupo de Trabajo invitó, por último, a los autores de la propuesta OLSA a que trabajaran de consuno con otras delegaciones interesadas con miras a perfeccionar la definición del acuerdo OLSA (A/CN.9/572, párr. 104).

238. El Grupo de Trabajo volvió a examinar, en su 15º período de sesiones (Nueva York, 18 a 28 de abril de 2005), la cuestión de la autonomía contractual en el marco de los contratos de transporte marítimo por servicio regular o de línea. Se informó entonces al Grupo de Trabajo de los resultados de las consultas celebradas a raíz de lo solicitado en el 14º período de sesiones. Se sugirió que, puesto que el denominado "acuerdo de transporte marítimo por servicio de línea" venía a ser una variante del contrato de volumen, cabría retocar las disposiciones presentadas en A/CN.9/WG.III/WP.44, así como los artículos 88 y 89 a fin de subsumir al acuerdo OLSA y el régimen actualmente previsto para el contrato de volumen en el marco del proyecto de instrumento. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con dicha sugerencia (A/CN.9/576, párrs. 12, y 14 a 16). El Grupo de Trabajo procedió entonces a examinar la forma de ir respondiendo a las inquietudes expresadas en su anterior período de sesiones, en lo que respecta a las condiciones que habrían de darse para que fuera posible apartarse del régimen del convenio. Si bien una delegación sostuvo que no debería permitirse, en ningún caso, estipular excepciones al régimen del convenio, otras abogaron por permitir que las partes se apartaran del régimen del convenio en algunas circunstancias. El Grupo de Trabajo aceptó, en general, que se exigieran las cuatro condiciones siguientes para permitir que en un contrato de volumen, o respecto de alguna remesa transportada en el marco de dicho contrato, se estipulara al margen del régimen del instrumento: a) el contrato deberá haber sido [mutuamente negociado y] concertado por escrito o por medios electrónicos; b) el contrato deberá estipular algún servicio particular de transporte que el porteador tenga la obligación de prestar, c) toda cláusula del contrato de volumen, que prevea algún deber, derecho, obligación o responsabilidad superior o inferior a lo que sea usual, deberá estar consignada en el contrato y no podrá ser incorporada al mismo por remisión a algún otro documento; y d) el contrato no deberá consistir en [una lista de precios y servicios del porteador,] un conocimiento de embarque, un documento de transporte, un documento electrónico de transporte, una confirmación de la recepción de la carga por el porteador u otro documento similar, aun cuando cabrá que el contrato incorpore a su texto documentos de esa índole por vía de remisión (A/CN.9/576, párrs. 17 a 19). El Grupo de Trabajo pasó a examinar la cuestión de si debería haber disposiciones de rango imperativo en el futuro convenio que no admitieran estipulación en contrario alguna, y, en caso afirmativo, cuáles deberían ser esas disposiciones. El Grupo de Trabajo decidió, a ese respecto, que el deber de mantener el buque en estado de navegabilidad debería constituir un precepto imperativo del futuro régimen que no admitiera ninguna estipulación en contrario (A/CN.9/576, párrs. 17 a 19).

239. El Grupo del Trabajo volvió a examinar los contratos de volumen en su 17º período de sesiones (Nueva York, 3 a 13 de abril de 2006), teniendo en cuenta la última versión revisada del convenio (A/CN.9/WG.III/WP.56) y las propuestas de enmienda presentadas a raíz de unas consultas oficiosas (A/CN.9/WG.III/WP.61). En ese período de sesiones, se reiteraron ciertas inquietudes ante la posibilidad de que se abusara del contrato de volumen para hacer

excepciones al régimen del convenio, particularmente en supuestos en los que el volumen de la carga transportada fuera a ser considerable. Se objetó que resultaría incoherente otorgar una autonomía tan amplia para estipular al margen de un convenio cuyo régimen era imperativo, y se expresó el parecer de que tal vez fuera preferible formular una lista de disposiciones concretas que sí pudieran ser objeto de estipulación en contrario. Según otro parecer, el juego combinado de los párrafos 1 y 5 del artículo 95 y de la definición de contrato de volumen dada en el artículo 1 había respondido adecuadamente a las inquietudes acerca del amparo que debía otorgarse a las partes contratantes. Una delegación opinó que en general no negaba la conveniencia de que se gozara de cierta autonomía contractual y creía que el contrato de volumen no suscitaba, como tal, objeciones, pero que era de temer que la regla del apartado b) del párrafo 1 tal vez no amparara lo bastante a las partes en dichos contratos (A/CN.9/594, párr. 155). Ahora bien, se expresó en general un firme apoyo en pro del régimen previsto para el contrato de volumen en el proyecto de convenio, así como a favor de la versión reformulada del párrafo 1 del artículo 95, en el párrafo 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61. Se consideró que el marco previsto para el contrato de volumen combinaba la flexibilidad comercial requerida para estipular al margen del convenio, en determinadas situaciones, con el amparo que debía otorgarse a las partes contratantes (A/CN.9/594, párr. 156). El Grupo de Trabajo pasó entonces a considerar si procedería insertar en el régimen previsto en el convenio para el contrato de volumen una disposición con una lista de las disposiciones de rango estrictamente imperativo, que no admitían estipulación alguna en contrario, conforme a la enunciada en el párrafo 4 del artículo 95 en A/CN.9/WG.III/WP.61 (véase su párrafo 49). Se expresó cierta inquietud ante el hecho de que se incluyera tal disposición en el proyecto de convenio, dado que se estimó que se prestaba a ser utilizada, en la interpretación de su régimen, para reintroducir el concepto de la obligación absoluta o no renunciable, que se evitó cuidadosamente al formular dicho régimen. Pese a todo, se apoyó firmemente la inclusión de una lista de disposiciones imperativas que no admitirían ser objeto de estipulación alguna en contrario en el marco de un contrato de volumen concertado conforme al régimen del convenio. Se opinó que la inclusión de una lista, similar a la enunciada en el párrafo 4 del artículo 95, pudiera ser una pieza importante de la solución de avenencia que se negociaba con miras a amparar debidamente a ambas partes en un contrato de volumen (A/CN.9/594, párr. 160). Respecto de las disposiciones que deberían figurar en dicha lista, se convino en que se retuvieran en el texto (A/CN.9/594, párr. 161) todas las citadas en el párrafo 95. 4, presentado en A/CN.9/WG.III/WP.61.

240. La última vez que el Grupo de Trabajo estudió los problemas que plantean los contratos de volumen fue en su 19º período de sesiones (Nueva York, 16 a 27 de abril de 2007), al examinarse una propuesta de enmienda del régimen aplicable a los contratos de volumen, que contenía esencialmente tres elementos (A/CN.9/WG.III/WP.88 y A/CN.9/612). En primer lugar, se propuso enmendar la definición de contrato de volumen enunciada en el párrafo 2 del artículo 1 en A/CN.9/WG.III/WP.81, a fin de prever un período mínimo y una cantidad mínima de remesas, o al menos que dichas remesas sean “importantes”. En segundo lugar, se propuso que el requisito de fondo para la validez de un contrato de volumen (es decir, que haya sido “individualmente negociado”) y el requisito de forma para la validez de toda condición o estipulación que se aparte del régimen del convenio (que se haga constar claramente), enunciados en el párrafo 1 del artículo 89, en

A/CN.9/WG.III/WP.81, sean cumulativos, y no alternativos, a fin de dejar claro que ambas partes en el contrato deberán consentir explícitamente en toda estipulación que se aparte de dicho régimen. En tercer lugar, se propuso que la lista de cuestiones sobre las que no se admitiría estipulación alguna al margen del convenio, que en la actualidad incluía únicamente la obligación del porteador de mantener la navegabilidad del buque y de armarlo debidamente (artículo 16. 1), y la pérdida eventual del derecho a limitar la responsabilidad (art. 64), debería ampliarse a fin de que incluya también los artículos 17 (fundamento de la responsabilidad del porteador), 62 (límites de la responsabilidad) y 30 (fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador), el capítulo 5 (obligaciones del porteador) y los artículos 28 a 30, y 33 (obligaciones del cargador).

241. En aquel momento, diversas delegaciones apoyaron la propuesta de que, aun en el caso de que el Grupo de Trabajo no acepte todos esos elementos, debería revisar, al menos, la definición del contrato de volumen, con miras a limitar su alcance, protegiendo así a los pequeños cargadores, dado que su texto actual la hacía aplicable a una parte muy importante del tráfico marítimo internacional de mercancías (A/CN.9/616, párr. 163). No obstante, en el Grupo de Trabajo prevaleció la opinión de que el texto de lo que era entonces el artículo 89 constituía la mejor solución de avenencia posible para resolver esos problemas sin mermar la utilidad práctica y comercialmente importante de la autonomía de las partes en los contratos de volumen (A/CN.9/616, párr. 170). Fue entonces cuando se observó que cierto número de delegaciones, que se habían opuesto a que se volviera sobre esta cuestión, compartían algunas de las preocupaciones expresadas por quienes proponían enmiendas y que inicialmente propusieron un régimen más estricto para la autonomía contractual. Si bien esas delegaciones no consideraban que las disposiciones de la avenencia propuesta constituían en todos sus aspectos una solución ideal, hicieron, no obstante, saber que su principal preocupación, a saber, la protección de terceros, se había resuelto satisfactoriamente en el párrafo 5 de lo que entonces era el artículo 89. Además, la utilización de las palabras “sucesivas remesas” en la definición de “contrato de volumen”, en el párrafo 2 del artículo 1, suponía una salvaguardia más contra el riesgo de una imposición unilateral de estipulaciones al margen del régimen del convenio, dado que las remesas ocasionales o aisladas no constituían un “contrato de volumen” a tenor del proyecto de convenio (A/CN.9/616, párr. 171).

242. Tras un extenso análisis de las diversas opiniones expresadas, el Grupo de Trabajo rechazó la propuesta de volver sobre la avenencia global previamente concertada, y aprobó el texto del artículo 89 que se había aceptado en abril de 2006 y que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.81 (A/CN.9/616, párr. 171).

Deliberaciones durante el actual período de sesiones

243. El Grupo de Trabajo observó que, en cada ocasión en que había examinado el tema de los contratos de volumen, se reiteró su acuerdo de permitir que las partes en un contrato de volumen estipulen al margen del régimen de convenio, en ciertas condiciones. No obstante, en aras de obtener un consenso más amplio en apoyo de la cuestión de la autonomía contractual, varias delegaciones propusieron el siguiente texto revisado del artículo 83:

"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.

2. Toda condición que se estipule con arreglo al párrafo 1, sólo será vinculante siempre y cuando:

a) en el contrato de volumen conste claramente que alguna de sus condiciones se aparta del régimen del presente Convenio;

b) el contrato de volumen i) haya sido individualmente negociado; o ii) especifique claramente cuáles de sus cláusulas o secciones contienen tales condiciones;

c) se dé al cargador la oportunidad, que deberá serle notificada, de concertar un contrato de transporte cuyas condiciones sean conformes al régimen del presente Convenio, sin que ninguna de sus condiciones se aparte de dicho régimen al amparo del presente artículo; y

d) la condición negociada al margen del presente Convenio i) no sea incorporada a su texto por remisión a otro documento, o ii) no figure en un contrato de adhesión, sujeto a negociación.

3. Ninguna lista pública de precios y servicios del porteador, así como ningún documento de transporte, documento electrónico de transporte o documento similar, podrá ser considerado como un contrato de volumen a los efectos del presente artículo, pero en un contrato de volumen cabrá incorporar por remisión los términos de 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 párrafo 1 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.

5. Siempre que se cumplan los requisitos de los párrafos 1 y 2 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 expresamente en 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."

244. Se estimó que esta propuesta brindaba un amparo explícito suplementario a los cargadores, con la intención de que el texto enmendado respondiera a las preocupaciones expresadas por algunas delegaciones durante los anteriores períodos de sesiones del Grupo de Trabajo (véanse, por ejemplo, A/CN.9/642, párrs. 279 y 280; y A/CN.9/621, párrs. 161 a 172). Ante los numerosos intereses concurrentes que se trataban de compaginar al aclarar los conceptos enunciados en el artículo 83 de A/CN.9/WG.III/WP.101, recibió un firme apoyo la opinión de que, en esta etapa tardía de sus deliberaciones, era sumamente improbable que el Grupo de Trabajo estuviera en condiciones de llegar a un consenso igualmente satisfactorio en torno a una solución distinta. Se instó con vehemencia al Grupo de Trabajo a que no siguiera esa dirección y a que no volviera a poner sobre el tapete propuestas que en anteriores ocasiones no habían obtenido apoyo suficiente, dado que ello podría restar, a su vez, apoyo al texto mejorado, que ofrecía un mayor amparo a los cargadores. Con respecto al contenido de la propuesta, se dieron las siguientes explicaciones:

- se había dividido en dos el anterior párrafo 1 del artículo 83, al haberse formulado su encabezamiento como párrafo 1 del nuevo texto propuesto;
- el párrafo 2 de la nueva propuesta enunciaba los requisitos cumulativos que habían de cumplirse para estipular al margen del proyecto de convenio;
- el párrafo 2 c) era un texto nuevo que ofrecía al cargador la oportunidad, que debía serle notificada, de concertar un contrato de transporte que se ajustara al régimen del proyecto de convenio, sin posibilidad de estipular en contrario;
- el párrafo 2 d) prohibía la utilización de un contrato de adhesión para estipular al margen del régimen del convenio; y
- se mantenía sin enmiendas la definición de “contrato de volumen”, que figura en el párrafo 2 del artículo 1.

245. La nueva propuesta obtuvo un firme apoyo al aclararse en ella ciertos puntos del texto anterior que eran esenciales para mantener un equilibrio adecuado entre los derechos del cargador y los del porteador en la negociación de un contrato de volumen. Además, se consideró que las aclaraciones y mejoras del texto revisado lo hacían más comprensible y reforzaban el amparo ofrecido a los cargadores frente a los posibles abusos a que pudiera dar lugar un mayor empleo de los contratos de volumen. En particular, las delegaciones que en anteriores ocasiones habían insistido más en la necesidad de ofrecer salvaguardias adecuadas a los cargadores, en el régimen del contrato de volumen, se mostraron plenamente satisfechas de las mejoras introducidas en la propuesta. Otros defensores del texto propuesto pusieron de relieve la importancia de haber hallado una vía adecuada y flexible para respetar la autonomía contractual de las partes, que permitiera asegurar el éxito de un convenio moderno del transporte, al tiempo que se amparaba adecuadamente a toda parte cuyos intereses pudieran ser objeto de abuso.

246. No obstante, algunas delegaciones expresaron su decepción, pues, si bien aplaudían el esfuerzo realizado para proteger al cargador, que culminó en la propuesta para mejorar el artículo 83, aún consideraban necesario ir más allá para amparar adecuadamente a dicha parte. Se hizo referencia al desequilibrio negociador histórico entre las partes en este mercado, que dio lugar a que se introdujera gradualmente el derecho imperativo, que pasó a ser la norma en todos

los convenios anteriores que regularon el transporte marítimo de mercancías. Se sostuvo que, pese a haberse mejorado el texto, las parte dominante seguiría pudiendo imponer su voluntad a la más débil, es decir al pequeño cargador. Se dijo que el descenso en la tasa de flete a que diera lugar el contrato de volumen quedaría contrarrestada por la elevación de las primas del seguro para los cargadores, la imposición de pactos de elección del foro desfavorables y la probable ausencia de opciones en el mercado. Para remediar dicho desequilibrio persistente se formularon, con cierto apoyo, las siguientes sugerencias:

- definir con mayor precisión el contrato de volumen en el párrafo 2 del artículo 1, exigiéndose un número mínimo de remesas (tal vez 5), o de contenedores (tal vez 500);

- hacer cumulativos los requisitos del apartado 2 b), sustituyendo la conjunción "o" por "y", entre los incisos i) y ii);

- revisar el encabezamiento del párrafo 2 sustituyendo las palabras "toda condición" por "todo contrato de volumen", a fin de que, si no se cumplen los requisitos para apartarse del régimen del convenio, deje de ser vinculante la totalidad del contrato de volumen; y

- suprimir la palabra "individualmente" del inciso i) del apartado 2 b).

247. Pese a que se expresó comprensión por el parecer de aquellos que no consideraban suficiente la protección brindada a los cargadores por el nuevo texto, se opinó que sería peligroso mencionar cifras concretas en la definición de "contrato de volumen", ya que con ello se generaría incertidumbre. Pongamos por caso: si de hecho se transportaba un número de contenedores inferior al consignado en el contrato de volumen, ¿habría de considerarse dicho contrato retroactivamente nulo? Se señaló además que todo cargador, descontento con las condiciones del contrato de volumen ofrecido tendría siempre derecho a concertar un contrato de transporte ordinario. Se observó asimismo que el hecho de que, según el párrafo 2, toda condición que se aparte del convenio no sería vinculante si no se cumplen los requisitos exigidos significaba que la totalidad del contrato estaba sujeto al régimen del convenio, puesto que ninguna condición que se aparte del mismo sería vinculante. Se dijo también que, dado que el capítulo relativo a la vía judicial sólo sería vinculante para los Estados contratantes que se declararan dispuestos a aceptarlo, no era probable que los pactos por lo que se eligiera un foro desfavorable fueran a constituir un problema grave.

248. Según varias delegaciones, los retoques propuestos en el artículo 83 representaban un paso adelante, aunque no del todo suficiente, y, por tanto, seguían teniendo reparos en cuanto a las repercusiones de los contratos de volumen para los pequeños cargadores. Sin embargo, según la opinión general del Grupo de Trabajo, el nuevo texto propuesto para el artículo 83 suponía una notable mejora del texto anterior y convendría adoptarlo. Además, en el Grupo de Trabajo se recordó que en anteriores períodos de sesiones se aprobó el principio de regular los contratos de volumen en el proyecto de convenio (como caso más reciente, en A/CN.9/621 párrs. 161 a 172), y se dijo que no procedía volver sobre dicha decisión cuando no había consenso suficiente para hacerlo.

249. Tras un largo debate sobre el nuevo texto propuesto para el artículo 83, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 83 presentado en el anterior párrafo 243, y remitió su texto al grupo de redacción.

Definición de "contrato de volumen" - párrafo 2 del proyecto de artículo 1

250. Mientras que los autores del nuevo texto propuesto para el artículo 83 insistían en que uno de los componentes clave de la avenencia propuesta era que se mantuviera, sin cambios, la definición de "contrato de volumen", enunciada en el párrafo 2 del artículo 1, una notable minoría opinó que debería revisarse dicha definición. Esta opinión se justificaba con el argumento de que la definición existente era demasiado vaga y de que a las partes les convendría saber con precisión cuál sería el factor determinante para que resultara aplicable el régimen propuesto para el contrato de volumen. Se estimó además, que debería fijarse un umbral elevado para dar acceso al contrato de volumen, a fin de excluir a los pequeños cargadores, reforzando así las salvaguardias suplementarias que se habían incorporado al nuevo texto propuesto para el artículo 83.

251. Además de proponerse la enmienda de la definición de "contrato de volumen", conforme se dijo en el anterior párrafo 246 *supra*, se propusieron las propuestas de enmienda siguientes:

- sustituir "una determinada cantidad de mercancías" por "una importante cantidad de mercancías"; y
- fijar una cuantía mínima de 600.000 toneladas y un número mínimo de 5 remesas.

252. Si bien una minoría notable opinó que debería enmendarse la definición de "contrato de volumen", tal vez conforme a lo indicado en el párrafo anterior, no hubo consenso para enmendar la definición actual. Se instó al Grupo de Trabajo a ser realista sobre lo que podía lograrse al respecto. Se dijo que las propuestas de enmendar la definición, introduciendo un volumen de remesas mínimo por debajo del cual no pudiera estipularse al margen del convenio, ya se habían examinado y excluido en anteriores ocasiones, y nada hacía pensar que serían aceptadas en la etapa actual.

253. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido de la definición de "contrato de volumen", que se daba en el párrafo 2 del artículo 1, y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 84. Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías

254. Se cuestionó la necesidad de hacer referencia a la "parte ejecutante marítima" en el apartado a), puesto que la "parte ejecutante" ya quedaba englobada en la expresión "alguna de las personas mencionadas en el artículo 19". Se puntualizó que si se mantenía la referencia explícita a la "parte ejecutante marítima" se interpretaría que el Grupo de Trabajo quería restringir a esa parte la aplicación de la disposición, mientras que con la supresión de dicho término quedarían, en cambio, comprendidas todas las "partes ejecutantes". El Grupo de Trabajo convino en que, habida cuenta de su intención de que la disposición fuera aplicable a todas las partes ejecutantes y de que retener el término "parte ejecutante marítima" podría inducir a confusión, era necesario suprimirlo.

255. A reserva de la supresión indicada, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 84 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 17 – Cuestiones no reguladas por el presente Convenio

256. Se dijo que el título del capítulo, "cuestiones no reguladas por el presente Convenio", quedaría mejor si estuviera expresado en términos afirmativos, sugiriéndose, a título de ejemplo, el de "cuestiones reguladas por otros instrumentos", o tal vez el de "otros instrumentos". El Grupo de Trabajo convino en que el grupo de redacción examinara la conveniencia de modificar el título del capítulo 17.

Proyecto de artículo 85. Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte

257. Se sugirió que el artículo 85 hiciera remisión al artículo 27 en términos como "sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 27", para poner en claro su relación con esa disposición. Sin embargo, se observó que según el nuevo enfoque adoptado por el Grupo de Trabajo, el artículo 27 ya no constituía una regla de conflicto de convenios, sino una regla que establecía una red de interconexión de convenios en función del denominado contrato hipotético. Se apoyó el criterio de que ese cambio de criterio hacía innecesaria la remisión al artículo 27.

258. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 85 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 86. Limitación global de la responsabilidad

259. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 86 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 87. Avería gruesa

260. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 87 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 88. Pasajeros y su equipaje

261. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 88 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 89. Daños causados por un accidente nuclear

262. Se formuló la objeción de que en el apartado a) del artículo 89 se hacía referencia no sólo a los convenios existentes en materia de responsabilidad civil por daños de origen nuclear sino también a las ulteriores enmiendas de dichos convenios o a futuros convenios. Se dijo que tales "remisiones abiertas" estaban estrictamente prohibidas en algunos Estados, pues daban margen para que un Estado quedara vinculado por enmiendas ulteriores o por futuros instrumentos. Si bien se expresó cierta comprensión por la objeción formulada, se observó que en el párrafo 5 del artículo 25 de las Reglas de Hamburgo se había seguido un enfoque similar con respecto a convenios que habían sido revisados o enmendados, y que dicho enfoque

había resultado aceptable en la práctica. Se señaló asimismo que el texto introductorio del artículo 89 ya regularía todo problema potencial, dado que limitaba la aplicabilidad de la disposición a los casos en que el explotador de una instalación nuclear fuera responsable del daño, por lo cual sería indispensable que el nuevo convenio o el convenio enmendado hubiera entrado en vigor en el Estado de que se tratara. Si bien se sugirieron algunas fórmulas textuales para resolver este eventual problema, el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que esas soluciones eran innecesarias.

263. Además, se subrayó que en el encabezamiento del artículo 89 se hacía referencia al "explotador de una instalación nuclear". Se sugirió al grupo de redacción que estudiara una fórmula más precisa para sustituir dichas palabras, como podría ser "si el porteador es tenido por el explotador de una instalación nuclear y es responsable".

264 A reserva de esa posible enmienda, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 89 y remitió su texto al grupo de redacción.

Capítulo 18 - Disposiciones finales

Proyecto de artículo 90. Depositario

265. El artículo 90 no suscitó comentarios. El Grupo de Trabajo aprobó su contenido y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 91. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión

266. Una delegación preguntó por qué razón el proyecto de convenio quedaba abierto a la firma y, al mismo tiempo, a la adhesión, según se desprendía del párrafo 3 del artículo 91. Se argumentó que según la práctica habitual un convenio quedaba abierto a la adhesión una vez transcurrido el plazo para su firma. Se respondió que, según la práctica de las Naciones Unidas, las disposiciones finales debían ser objeto de examen por parte de la Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos, que ejercía las funciones de depositario encomendadas al Secretario General, y que la Secretaría se encargaría de asegurar que las disposiciones finales fueran acordes con la práctica seguida por el depositario.

267. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 91 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 92. Denuncia de otros convenios

268. En respuesta a una pregunta, se recordó al Grupo de Trabajo que el texto actual del artículo 92 había sido fruto de extensos debates y que el Grupo de Trabajo había decidido seguir, en el párrafo 3, el mismo criterio adoptado en el párrafo 1 del artículo 31 de las Reglas de Hamburgo (A/CN.9/642, párrs. 221 a 227). Se recordó que la entrada en vigor del proyecto de convenio se había hecho depender de la denuncia de anteriores convenios, a fin de evitar que se produjera algún vacío jurídico para los Estados.

269. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 92 y lo remitió al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 93. Reservas

270. El artículo 93 no suscitó comentarios. El Grupo de Trabajo aprobó su contenido y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 94. Procedimiento y efecto de las declaraciones

271. Una delegación preguntó si la referencia que se hacía a una modificación, en el párrafo 5 del artículo 94, era necesaria. Se argumentó que la posibilidad de retirar una modificación no era aplicable del mismo modo a las diversas declaraciones mencionadas en el párrafo 5 del artículo 94, puesto que las declaraciones hechas conforme a lo previsto en los artículos 77 y 81 podían ser simplemente presentadas o retiradas, mientras que las declaraciones efectuadas conforme a los artículos 95 y 96 podían ser presentadas, modificadas o retiradas. En vista de ello, se sugirió insertar, en el párrafo 5 del artículo 94, toda remisión que proceda hacer respecto de las declaraciones realizadas de conformidad con los artículos 95 y 96.

272. A reserva de la enmienda del párrafo 5 antes mencionada, el Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 94 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 95. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados

273. El artículo 95 no suscitó comentarios. El Grupo de Trabajo aprobó su contenido y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 96. Participación de organizaciones regionales de integración económica

274. El artículo 96 no suscitó comentarios. El Grupo de Trabajo aprobó su contenido y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 97. Entrada en vigor

Observación general

275. Se recordaron al Grupo de Trabajo las extensas deliberaciones que había mantenido, en su anterior período de sesiones, sobre el artículo 97 (A/CN.9/642, párrs. 264 a 271). Se observó que el artículo 97 contenía dos juegos de variantes entre corchetes en los párrafos 1 y 2; el primero se refería al plazo que había de transcurrir entre la fecha en que se depositara el último instrumento de ratificación y la fecha de entrada en vigor del convenio, y el segundo se refería al número de ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones o adhesiones requerido para que el futuro convenio entrara en vigor.

Número requerido de ratificaciones

276. Se reiteraron las divergencias entre las delegaciones partidarias de un alto número de ratificaciones (por ejemplo, 30) y las que propugnaban una cifra baja, del orden de tres a cinco ratificaciones, divergencias que ya se habían debatido en el anterior período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/642, párrs. 265 a 269). En general, el motivo alegado para preferir un alto número de ratificaciones era principalmente el de evitar que el nuevo instrumento comprometiera la unificación ya lograda entre los regímenes internacionales aplicables al transporte marítimo de

mercancías; en cambio, el motivo aducido por los partidarios de fijar un número bajo de ratificaciones consistía principalmente en que así se propiciaría una rápida entrada en vigor del convenio entre los Estados que desearan adherirse rápidamente al nuevo régimen. Ambos grupos de delegaciones presentaron sugerencias con miras a lograr un consenso; por una parte, se sugirió como solución de avenencia que se exigieran 20 ratificaciones antes de la entrada en vigor y, por otra, se propuso que se exigieran diez. La primera propuesta recibió un amplio apoyo.

Momento de entrada en vigor

277. La propuesta de exigir el transcurso del plazo de un año, entre la fecha en que se deposite el último instrumento de ratificación y la entrada en vigor del convenio, obtuvo un apoyo prácticamente unánime.

Conclusiones del Grupo de Trabajo

278. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 97 y remitió su texto al grupo de redacción, a reserva de que se introduzcan los siguientes cambios en los párrafos 1 y 2:

- mantener, sin corchetes, la primera opción de “un año” ;
- suprimir la segunda opción, entre corchetes, de “seis meses”;
- mantener, sin corchetes, la palabra “vigésimo”;
- suprimir la segunda otra opción entre corchetes, es decir, la palabra “quinto”.

Proyecto de artículo 98. Revisión y enmienda

279. Se preguntó si no convendría fijar un plazo automático en el artículo 98, en virtud del cual se habrá de considerar la posibilidad de revisar o enmendar el Convenio a los cinco años de su entrada en vigor. Se respondió que el artículo 98 seguía fielmente el criterio adoptado en el artículo 32 de las Reglas de Hamburgo y que dicho plazo no era necesario.

280. El Grupo de Trabajo aprobó el contenido del artículo 98 y remitió su texto al grupo de redacción.

Proyecto de artículo 99. Enmienda de los límites

281. El Grupo de Trabajo aplazó su examen del contenido del artículo 99 hasta después de haber llegado a un acuerdo sobre la propuesta global de avenencia en lo concerniente a los límites de la responsabilidad (párrs. 183 a 188 y 193 a 203 *supra*).

Proyecto de artículo 100. Denuncia del presente Convenio

282. El artículo 100 no suscitó comentarios. El Grupo de Trabajo aprobó su contenido y remitió su texto al grupo de redacción.

Título del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

283. Se recordó al Grupo de Trabajo que el título del proyecto de convenio contenía todavía dos pares de corchetes y que era necesario adoptar una decisión definitiva al respecto.

284. En el subsiguiente debate se insistió en mantener, sin corchetes, el término "marítimo" para distinguir al proyecto de convenio de los convenios relativos al transporte por carretera o por ferrocarril.

Propuesta de suprimir la expresión "total o parcialmente"

285. Se propuso suprimir la expresión "total o parcialmente" del título del proyecto de convenio, ya que el objeto del convenio no era propiamente el transporte multimodal, sino el transporte predominantemente marítimo. Se observó que la expresión "total o parcialmente" sonaba rara y que en ningún otro convenio sobre diversos modos de transporte se utilizaba esa expresión. Se observó también que esa expresión recargaba demasiado el título y que por razones prácticas lo mejor era que éste fuera lo más breve posible. Esa propuesta recibió cierto apoyo.

Propuesta de suprimir los corchetes de la expresión "total o parcialmente"

286. En sentido contrario, se sugirió mantener, sin corchetes, la expresión "total o parcialmente" en el título. Se adujo que de esa manera el título reflejaría mejor el contenido del proyecto de convenio, que era un convenio de transporte marítimo complementado, ya que abarcaba el transporte de puerta a puerta. Se observó que el ámbito de aplicación del proyecto de convenio ya se había debatido ampliamente y que se había adoptado la decisión de que fuera un convenio de transporte marítimo complementado. Se hizo hincapié también en que era importante hacer una distinción entre un convenio de transporte unimodal y un convenio de transporte marítimo complementado, a fin de diferenciar al proyecto de convenio de otros instrumentos internacionales. Se añadió que no debía asignarse excesiva importancia a la longitud del título, ya que por lo general cuando se hacía referencia a un convenio internacional se utilizaba el nombre de la ciudad en que había sido aprobado oficialmente. Se expresó amplio apoyo a la propuesta de mantener, sin corchetes, la expresión "total o parcialmente".

Propuesta de agregar el término "internacional"

287. El Grupo de Trabajo aceptó la propuesta de agregar el término "internacional" después de "transporte" con objeto de reflejar el carácter internacional del transporte regulado.

Propuesta de agregar el término "contrato"

288. También se propuso que se agregara el término "contrato" después de "convenio sobre el" con objeto de hacer hincapié en el factor distintivo del régimen del nuevo proyecto, que estaba centrado en el contrato de transporte, lo que le diferenciaba de otros convenios, como el CIM-COTIF, que se ocupaban también de armonizar ciertos aspectos técnicos o de las Reglas de La Haya, que únicamente regían el transporte en los casos en que se hubiera expedido un conocimiento de embarque. Se observó, además, que si se insertaba el término "contrato" en el título

se pondría de manifiesto que se trataba de un convenio de derecho internacional privado y no de derecho internacional público. Asimismo, se indicó que agregando ese término se seguiría la práctica más reciente con respecto a los convenios de transporte internacional.

Conclusiones del Grupo de Trabajo acerca del título del proyecto de convenio:

289. A reserva de que se insertara la expresión "contrato de transporte internacional" y de que se mantuvieran, sin corchetes, las expresiones "total o parcialmente" y "marítimo", el Grupo de Trabajo aprobó el título del proyecto de convenio y lo remitió al grupo de redacción.

III. Otros asuntos

Planificación de la labor futura

290. El Grupo de Trabajo tomó nota de que había concluido su tarea y que procedía ahora enviar el texto del proyecto de convenio, que figuraría en forma de anexo del presente informe, a los gobiernos de los países interesados para que formularan sus observaciones, a fin de que pudiera ser presentado a la Comisión, para su eventual aprobación, con ocasión de su 41º período de sesiones, que tendría lugar en Nueva York los días 16 de junio a 3 de julio de 2008.

Anexo

Proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo

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 cierto margen cuantitativo.

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 control.

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

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 buque. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria.

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 “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 con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 9.

11. 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.

12. 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 10.

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

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

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

b) pruebe o contenga un contrato de transporte.

15. 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 indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”.

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

17. 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.

18. 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 en virtud de 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:

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

b) pruebe o contenga un contrato de transporte.

19. 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 indique expresamente que se trata de un documento "no negociable", y

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

20. Por "documento electrónico de transporte no negociable" se entenderá el documento electrónico de transporte que no sea negociable.

21. Por "emisión" de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá su emisión por medio de procedimientos que aseguren que el documento es susceptible de permanecer bajo control exclusivo desde su creación hasta que pierda su validez o eficacia.

22. Por "transferencia" de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá 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 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 registral, según cuál resulte aplicable, 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 forma

Cualquier notificación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 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 50, en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 53, en el párrafo 1 del artículo 61, en los artículos 65 y 68 y en los párrafos 2 y 5 del artículo 82 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 marítima.

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 auxiliares.

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;

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 contratos en el transporte de línea regular:

a) los contratos de fletamento, y

b) otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque.

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 contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y

b) se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

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 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.

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 exclusivo 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 los documentos electrónicos de transporte negociables

1. El empleo de un documento electrónico de transporte negociable 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 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 de que, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 10, o en los apartados a) ii) y c) del artículo 49, el documento electrónico de transporte ha perdido su eficacia o validez.

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

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 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 una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega.

2. a) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exigen que las mercancías sean entregadas 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 tercero.

b) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la entrega exigen 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 tercero.

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

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

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

Artículo 13. Transporte que no sea 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 de transporte adicional no incluido en el contrato de transporte y respecto del cual el porteador no asuma la obligación de transportar las mercancías. En dicho caso, el período de responsabilidad del porteador por las mercancías será únicamente el cubierto por el contrato de transporte.

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, el porteador y el cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario. Dicha estipulación deberá constar en los datos del contrato.

Artículo 15. Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar

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

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

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

c) mantener las bodegas y demás partes del buque en donde 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 14, el porteador o una parte ejecutante podrá negarse a recibir o a cargar las mercancías y podrá adoptar cualquier otra medida que sea razonable, 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.

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

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 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;

g) vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;

h) acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme al artículo 34 ó 35;

i) la carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a lo estipulado conforme al párrafo 2 del artículo 14, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha 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 o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías;

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 nombre;

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 16 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 prueba 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

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) las 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 donde se transporten las mercancías (incluido todo contenedor suministrado por el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transporten las mercancías) no estuviesen en las condiciones debidas para recibirlas, transportarlas y conservarlas; y

b) el porteador no puede probar: i) que 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 ii) que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo previsto en el artículo 15.

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 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 control.

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 recibido las mercancías para su transporte en un Estado Contratante, o las haya entregado en un Estado Contratante, o haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto situado en un Estado Contratante, 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 marítima estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte.

2. Si el porteador acepta asumir otras obligaciones además de las que le impone el presente Convenio, o si acepta que los límites de su responsabilidad sean superiores a los establecidos en el presente Convenio, 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 que se derive 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.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impone responsabilidad alguna al capitán o demás miembros de la tripulación del buque ni a otros empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima.

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 solidaria, pero únicamente hasta los límites previstos en el presente Convenio.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 63, 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 Convenio.

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 plazo acordado.

Artículo 23. Cálculo de la indemnización

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 61, 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.

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 haya convenido con el cargador en que la indemnización se calcule 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 lugar.

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 18.

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 alegada.

4. No se deberá indemnización alguna por causa del retraso, salvo que se haya dado aviso al porteador de la pérdida debida al retraso 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.

CAPÍTULO 6. DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS A CIERTAS ETAPAS DEL TRANSPORTE

Artículo 25. Desvío de ruta

Cuando, con arreglo a la ley 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 63.

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 o en o sobre vehículos de transporte por carretera o ferroviario adecuados para su transporte sobre cubierta, que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de tales contenedores o vehículos; 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 la 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 señalados 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 especifique en los datos del contrato que las mercancías podrán ser transportadas sobre cubierta.

5. Si el porteador y el cargador acuerdan expresamente que las mercancías sean transportadas bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho al beneficio de la limitación de su responsabilidad por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías en la medida en que dicha pérdida, daño o retraso resulte de su transporte sobre cubierta.

Artículo 27. Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar

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 entrega;

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, a tenor del propio instrumento, por pacto contractual alguno, o no puedan serlo en detrimento del cargador.

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. El cargador deberá dar cumplimiento, con la diligencia y el cuidado debidos, a cualquier obligación que haya asumido por un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 14.

3. Cuando un contenedor o un vehículo de transporte por carretera o ferroviario sea llenado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y anclar el contenido en el contenedor o vehículo, o sobre él, con la diligencia y el cuidado debidos, 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 instrucciones

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 dichas 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 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 Convenio.

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 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 1 del artículo 38, así como el nombre de la parte que deba ser identificada como cargador en los datos del 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 pérdida o el daño 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 constituyan 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 sean entregadas 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 pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento de su obligación de informar, 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 pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento.

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 57 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 de cualquier persona, incluidos los subcontratistas, empleados, representantes y auxiliares, a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones, 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 obligaciones.

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 documentario se extinguirá, total o parcialmente, de producirse un determinado hecho o a partir de determinado momento, carecerá de efecto alguno:

a) respecto de cualquier responsabilidad que el presente capítulo imponga al cargador o al cargador documentario; 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 suma.

CAPÍTULO 8. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE

Artículo 37. Emisión del documento de transporte o del 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, el cargador, o, con el consentimiento del cargador, el cargador documentario, tendrá derecho a obtener del porteador, a opción del cargador:

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

b) un documento de transporte negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte negociable apropiado, 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 tales 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 la siguiente información, conforme sea facilitada por el cargador:

a) una descripción de las mercancías adecuada para su transporte;

b) las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías;

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 de transporte 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 porteador;

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

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

3. A efectos del presente artículo, la fórmula "estado y condición aparentes" de las mercancías, que se emplea en el apartado a) del párrafo 2, se entenderá referida al estado y condición de las mercancías a la luz 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 un 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 porteador.

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 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 o inexactitud de uno o más de los datos del contrato indicados en los párrafos 1 ó 2 del artículo 38 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, se entenderá que los datos del contrato indican que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que fueron recibidas por el porteador o una parte ejecutante.

Artículo 42. Reservas relativas a la 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 cuando:

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

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

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 3 y 4 del presente artículo, al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador.

3. Cuando las mercancías no hayan sido entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor cerrado, o cuando hayan sido entregadas en un contenedor cerrado y el porteador o una parte ejecutante las haya efectivamente inspeccionado, 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 creer 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 en:

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

i) ni el porteador ni una parte ejecutante hayan inspeccionado efectivamente las mercancías que viajen dentro del contenedor, y

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; y en

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.

Artículo 43. Valor probatorio de los datos del contrato

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 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 que haya obrado de buena fe, o

ii) un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento ha de ser restituido para obtener la entrega de las mercancías y que haya sido transferido a un destinatario que haya obrado de buena fe;

c) no se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador frente a un destinatario que haya obrado de buena fe en consideración a cualquiera 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 38.

Artículo 44. "Flete prepagado"

Si los datos del contrato contienen la expresión "flete prepagado" o una fórmula 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 DE LAS MERCANCÍAS

Artículo 45. Obligación de aceptar la entrega

Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario que ejercite 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 estipulados en el contrato de transporte o, en defecto de dicho pacto, en el momento y en el lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega a la vista de los términos del contrato, de la costumbre, las prácticas o los usos del comercio, o de las circunstancias del transporte.

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 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 mercancías;

d) el porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones de la parte controladora, del cargador o del cargador documentario, 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.

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

Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera 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 artículo 45 una vez que éste, al ser requerido para hacerlo, se haya identificado debidamente 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, a pesar de haberle sido notificada la llegada de las mercancías, no reclama al porteador la entrega de las mismas 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 mercancías;

c) el porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario, 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.

Artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

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

a) 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 artículo 45, según proceda:

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 tal; 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 se haya indicado el número de originales emitidos en el documento, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán toda su validez o eficacia. De haberse utilizado un documento electrónico de transporte negociable, dicho documento perderá toda su 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) si el tenedor, apesar de haberle sido notificada la llegada de las mercancías, no reclama al porteador la entrega de las mismas tras su llegada al lugar de destino en el momento o dentro del plazo indicado en el 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 mercancías;

e) el porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones de la parte controladora, del cargador o del cargador documentario, 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 restituido 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 1 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 no aporta la garantía adecuada que, a dicho respecto, le sea razonablemente pedida por el porteador;

g) toda persona que adquiera la condición de tenedor de un documento de transporte negociable 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 adquiera tal condición después de la entrega, y que no tuviera ni 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 su condición de tal.

Artículo 50. Mercancías pendientes de entrega

1. A los efectos del presente artículo, se estimará que las mercancías no han podido entregarse sólo si, 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 artículo 45;

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

c) el porteador puede o debe denegar la entrega a tenor de lo dispuesto en los artículos 46, 47, 48 y 49;

d) el porteador no está autorizado a hacer la entrega de las mercancías al destinatario, en virtud de la ley o los reglamentos aplicables 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.

2. Sin perjuicio 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) obtener 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 a dicho párrafo, 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 entregar 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.

Artículo 51. 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 52. 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 a lo previsto en el artículo 12, y se extingue cuando dicho período finaliza.

Artículo 53. 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 surtirá efecto 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 tal en el momento de ejercitar su derecho de control.

2. Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera 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. 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 tal. 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 efectuada de conformidad con lo previsto en el artículo 59. De haberse emitido más de un original del documento, deberán transferirse a dicha persona 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, habrá de identificarse debidamente como tal. 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.

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

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 9;

c) para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá probar su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9.

Artículo 54. 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 52 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 reembolsar al porteador cualquier gasto razonable adicional en que éste incurra y deberá indemnizarle toda pérdida o daño que pueda sufrir por causa de la ejecución diligente 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 daño 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 entrega, que resulte de la no ejecución de las instrucciones de la parte controladora en incumplimiento de su obligación a tenor del párrafo 1 del presente artículo, se regirá por lo dispuesto en los artículos 18 a 24, y la cuantía de la indemnización que el porteador deba pagar estará sujeta a lo previsto en los artículos 61 a 63.

Artículo 55. Validez de la entrega

Las mercancías que se entreguen siguiendo instrucciones dadas en consonancia con lo previsto en el párrafo 1 del artículo 54 se tendrán por entregadas en el lugar de destino, y les serán aplicables las disposiciones del capítulo 9 relativas a la entrega.

Artículo 56. 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 52.

2. Cualquier modificación del contrato de transporte, incluidas las previstas en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 52, deberá hacerse constar en un documento de transporte negociable, en un documento de transporte no negociable que deba ser restituido o en un documento electrónico de transporte negociable; o, si lo solicita la parte controladora, deberá hacerse constar en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable. En uno y otro caso, dichas modificaciones deberán ser firmadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40.

Artículo 57. 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 a tenor del contrato de transporte, siempre que no hayan sido facilitados con anterioridad por el cargador y el porteador no pueda razonablemente obtenerlos por algún otro conducto.

2. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador 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 proporcionarlos. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, dicho deber recaerá en el cargador documentario.

Artículo 58. Autonomía contractual de las partes

Las partes en el contrato de transporte podrán apartarse de lo dispuesto en los apartados b) y c) del párrafo 1 y en el párrafo 2 del artículo 52, así como en el

artículo 54. Las partes podrán asimismo restringir o excluir la posibilidad de transferir el derecho de control previsto en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 53.

CAPÍTULO 11. TRANSFERENCIA DE DERECHOS

Artículo 59. 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 persona:

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 si 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, 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 9.

Artículo 60. Responsabilidad del tenedor

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 57, 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 que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte asumirá, siempre y cuando no se trate del cargador, 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.

3. A los efectos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo y del artículo 45, se considerará que el tenedor, siempre y cuando no se trate del cargador, no ha ejercitado derecho alguno derivado del contrato de transporte por la sola razón de:

a) haber acordado 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, de un documento electrónico de transporte negociable por un documento de transporte negociable, o de

b) haber transferido sus derechos con arreglo al artículo 59.

CAPÍTULO 12. LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 61. Límites de la responsabilidad

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 62 y en el párrafo 1 del artículo 63, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio estará limitada a 875 unidades de

cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 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.

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

3. 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 del 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 62. Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 63, la indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 23 y la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al párrafo 1 del artículo 61 no podrá exceder del límite que resulte aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 61 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas.

Artículo 63. 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 61, 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 19 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 62 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 64. Plazo para el ejercicio de acciones

1. No se podrá entablar 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 el caso de que las mercancías no se hayan entregado o de que 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 señalado en el párrafo 1 del presente artículo, cualquiera de las partes podrá ampararse, frente a las reclamaciones de la otra parte, en todo derecho del que disponga para oponerlo a título de excepción o con fines de compensación.

Artículo 65. Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones

El plazo establecido en el artículo 64 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 66. Acción de repetición

Toda persona declarada responsable podrá ejercitar una acción de repetición después de expirado el plazo establecido en el artículo 64, siempre y cuando lo haga dentro del más largo 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 satisfecho la reclamación o haya sido emplazada respecto de la acción ejercitada contra ella, según lo que suceda primero.

Artículo 67. 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 fijado en el artículo 64, siempre y cuando la acción sea ejercitada dentro del más largo 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 porteador.

CAPÍTULO 14. JURISDICCIÓN

Artículo 68. Acciones contra el porteador

A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el artículo 69 o en el artículo 74, 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 en el marco del presente Convenio.

Artículo 69. Acuerdos de elección de foro

1. La competencia de un tribunal designado con arreglo al apartado b) del artículo 68 sólo será exclusiva respecto de las controversias entre las partes en el contrato si éstas así lo han pactado 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 que o bien i) ha sido individualmente negociado, o bien ii) advierte de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, 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 exclusivo de elección de foro 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 68;

b) el acuerdo figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte;

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 caso prevea que dicha persona puede quedar obligada por un acuerdo exclusivo de elección de foro.

Artículo 70. 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 recibió 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 71. Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales

A reserva de lo dispuesto en los artículos 73 y 74, 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 68 ó 70.

Artículo 72. 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.

Artículo 73. Consolidación y traslado de acciones

1. Salvo que se haya concluido un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 69 ó 74, 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 68 como en el artículo 70. De no existir tal tribunal, la acción podrá ejercitarse únicamente ante un tribunal designado conforme a lo previsto en el apartado b) del artículo 70, de existir alguno.

2. Salvo cuando exista un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 69 ó 74, 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 68 ó 70, deberá retirar dicha acción a instancia del demandado, una vez que éste haya elegido un tribunal con arreglo a lo previsto en los artículos 68 ó 70, según cual sea aplicable, ante el que pueda volverse a ejercitar la acción.

Artículo 74. 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 competente 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 75. 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 76.

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

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 76. Aplicación del capítulo 14

Sólo quedarán obligados por el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren, de conformidad con lo previsto en el artículo 93, que sus normas serán obligatorias para ellos.

CAPÍTULO 15. ARBITRAJE

Artículo 77. 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 buque.

3. La designación del lugar del arbitraje efectuada en el acuerdo de arbitraje será vinculante respecto de cualquier controversia entre las partes que lo hayan pactado, 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) advierta de manera visible de la existencia de un acuerdo de arbitraje, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen en donde figure.

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 b) del párrafo 2 del presente del artículo;

b) el acuerdo de arbitraje figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte;

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 78. Acuerdo 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 7; o

b) la incorporación del presente Convenio en un contrato de transporte que, por lo demás, no esté 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 documento electrónico de transporte al que sea aplicable el presente Convenio a tenor del artículo 7 se regirá por lo dispuesto en el presente capítulo, a no ser que dicho acuerdo:

a) incorpore por remisión los términos del acuerdo de arbitraje incluido en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el artículo 6;

b) contenga una remisión expresa a dicha cláusula compromisoria; y

c) identifique a las partes en el contrato de fletamento o en el contrato excluido, e indique la fecha del mismo.

Artículo 79. Acuerdo de arbitraje posterior al nacimiento de una controversia

No obstante lo dispuesto en el presente capítulo y en el capítulo 14, una vez surgida la controversia, las partes en ella podrán acordar resolverla por arbitraje en cualquier lugar.

Artículo 80. Aplicación del capítulo 15

Sólo quedarán obligados por el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren, de conformidad con lo previsto en el artículo 93, que sus normas serán obligatorias para ellos.

CAPÍTULO 16. VALIDEZ DE LAS CLÁUSULAS CONTRACTUALES

Artículo 81. 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;

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 19, 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 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 destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio.

Artículo 82. Normas especiales relativas a los contratos de volumen

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 81, 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.

2. Toda condición que se aparte del régimen del presente Convenio conforme al párrafo 1, será vinculante únicamente cuando:

a) en el contrato de volumen conste de manera visible que incluye condiciones que se apartan del régimen del presente Convenio;

b) el contrato de volumen i) haya sido individualmente negociado; o ii) especifique de manera visible cuáles de sus cláusulas o secciones contienen tales condiciones;

c) se dé al cargador la oportunidad de concertar un contrato de transporte cuyas condiciones sean conformes al régimen del presente Convenio, sin que ninguna de sus condiciones se aparte de dicho régimen al amparo del presente artículo, y se le dé aviso de dicha oportunidad; y

d) la condición que se aparte del régimen del presente Convenio i) no sea incorporada al contrato por remisión a otro documento, ii) ni figure en un contrato de adhesión, no sujeto a negociación.

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 efectos del párrafo 1 del presente artículo, pero en un contrato de volumen cabrá incorporar por remisión los términos de 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 63.

5. Siempre que se cumplan los requisitos del párrafo 2 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 de manera visible que el contrato de volumen contiene tales condiciones y consintió expresamente en quedar vinculada por ellas; 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 todos los requisitos prescritos para su validez.

Artículo 83. Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías

No obstante lo dispuesto en el artículo 81 y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 82, 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 el 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 o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 19, cometido 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 las 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.

CAPÍTULO 17. MATERIAS NO REGULADAS POR EL PRESENTE CONVENIO

Artículo 84. Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte

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 complementario del transporte por ferrocarril; o

d) cualquier convenio aplicable 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 trasbordo.

Artículo 85. 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 buques.

Artículo 86. Avería gruesa

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.

Artículo 87. Pasajeros y su equipaje

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

Artículo 88. Daños causados por un accidente nuclear

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 dichos 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.

CAPÍTULO 18. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 89. Depositario

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

Artículo 90. 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 91. Denuncia de otros convenios

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, firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979, por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque conforme fue modificado por el Protocolo del 23 de febrero de 1968, deberá denunciar simultáneamente dicho Convenio Internacional y su protocolo o protocolos de modificación 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 Estado.

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

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 del presente artículo, que sean notificadas al depositario después de que el presente Convenio haya entrado en vigor, no surtirán efecto hasta que las denuncias de tales instrumentos que dichos Estados deban 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 92. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 93. Procedimiento y efecto de las declaraciones

1. Las declaraciones permitidas por los artículos 76 y 80 podrán ser efectuadas en cualquier momento. Las declaraciones permitidas por el artículo 94, párrafo 1, y por el artículo 95, 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 Convenio.

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. No obstante, 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 plazo de seis meses a partir de la fecha de su recepción por el depositario.

5. Todo Estado que haga una declaración en el marco del presente Convenio podrá retirarla en cualquier momento mediante una notificación oficial que deberá enviar por escrito al depositario. El retiro o, cuando esté permitida, la modificación de una declaración surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de

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

Artículo 94. 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 al presente artículo, el presente Convenio se aplica a una o más de las unidades territoriales de un Estado Contratante, pero no a todas, y el establecimiento de una parte interesada está situado en ese Estado, a los efectos del presente Convenio se considerará que dicho establecimiento no se halla en un Estado Contratante, a menos que se encuentre en una unidad territorial 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 95. 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 él. 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 resulte relevante, en el marco del presente Convenio, el número de Estados Contratantes, la organización regional de integración económica no contará como Estado Contratante que deba añadirse 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 96. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de la fecha en que haya sido depositado el vigésimo 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 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 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 97. 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.

Artículo 98. 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.