



# Asamblea General

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

## Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)

16º período de sesiones

Viena, 28 de noviembre a 9 de diciembre de 2005

### Derecho del Transporte

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

#### Nota de la Secretaría

#### Índice

	<i>Anexo I</i>	<i>Anexo II</i>
	<i>Página</i>	<i>Página</i>
Introducción .....	5	
Proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente][marítimo] de mercancías .....	7	87
Capítulo 1. Disposiciones generales .....	7	87
Artículo 1. Definiciones.....	7	87
Artículo 2. Interpretación del presente Convenio.....	12	92
Artículo 3. Requisitos de forma.....	12	93
Artículo 4. Aplicabilidad de las excepciones y límites.....	13	93
Capítulo 2. Comunicación electrónica.....	13	94
Artículo 5. Empleo y validez de las comunicaciones electrónicas .....	13	94
Artículo 6. Procedimientos para la utilización de documentos electrónicos de transporte negociables .....	14	94
Artículo 7. Sustitución de un título de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable.....	14	95
Capítulo 3. Ámbito de aplicación .....	15	95
Artículo 8. Ámbito de aplicación general .....	15	95
Artículo 9. Exclusiones e inclusiones de su régimen .....	16	96
Artículo 10. Aplicación a ciertas partes en la operación .....	16	97



	Anexo I	Anexo II
Capítulo 4. Período de responsabilidad .....	17	97
Artículo 11. Período de responsabilidad del porteador.....	17	97
Artículo 12. Transporte más allá de lo estipulado en el contrato de transporte...	18	98
Capítulo 5. Obligaciones del porteador .....	18	99
Artículo 13. Transporte y entrega de las mercancías .....	18	99
Artículo 14. Obligaciones específicas.....	19	99
Artículo 15. Mercancías que puedan constituir un peligro .....	19	100
Artículo 16. Obligaciones propias de la travesía por mar.....	20	100
Capítulo 6. Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o demora .....	21	101
Artículo 17. Fundamento de la responsabilidad .....	21	101
Artículo 18. Responsabilidad del porteador por no haber facilitado información e instrucciones .....	23	104
Artículo 19. Responsabilidad subsidiaria del porteador .....	23	104
Artículo 20. Responsabilidad de una parte ejecutante marítima.....	24	104
Artículo 21. Responsabilidad mancomunada y solidaria, y compensación.....	25	106
Artículo 22. Demora .....	26	107
Artículo 23. Cálculo de la indemnización.....	26	107
Artículo 24. Aviso en caso de pérdida, daño o demora.....	27	107
Capítulo 7. Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte .....	28	109
Artículo 25. Desvío de ruta durante el transporte por mar .....	28	109
Artículo 26. Carga sobre cubierta a bordo de un buque .....	29	110
Artículo 27. Tramo que preceda o que siga al transporte por mar .....	30	111
Capítulo 8. Obligaciones del cargador.....	31	112
Artículo 28. Entrega de las mercancías listas para su transporte.....	31	112
Artículo 29. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones .	32	113
Artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos .....	32	113
Artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador.....	33	114
Artículo 32. Falsedad en lo declarado por el cargador .....	34	115
Artículo 33. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas.....	34	116
Artículo 34. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador.....	35	117
Artículo 35. Responsabilidad subsidiaria del cargador .....	35	117
Artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador .....	35	117
Capítulo 9. Títulos de transporte y documentos electrónicos de transporte .....	36	118
Artículo 37. Emisión de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte .....	36	118
Artículo 38. Datos del contrato .....	36	119
Artículo 39. Firma .....	38	120
Artículo 40. Deficiencias en los datos del contrato.....	38	120
Artículo 41. Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato .....	39	121
Artículo 42. Medios de verificación razonables y la actuación de buena fe .....	40	123
Artículo 43. Prueba rebatible y prueba concluyente.....	41	123
Artículo 44. Fuerza probatoria de una cláusula de reserva .....	41	124
Artículo 45. “Flete pagado de antemano” .....	42	126
Capítulo 10. Entrega al consignatario.....	42	127
Artículo 46. Obligación de aceptar la entrega.....	42	127
Artículo 47. Obligación de acusar recibo.....	43	128

	Anexo I	Anexo II
Artículo 48. Entrega en caso de no haberse emitido ni título de transporte negociable ni documento electrónico de transporte negociable.....	43	128
Artículo 49. La entrega, caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable.....	44	129
Artículo 50. Incumplimiento de la obligación de dar las instrucciones debidas .	47	132
Artículo 51. Imposibilidad de efectuar la entrega .....	47	132
Artículo 52. Notificación de llegada a su lugar de destino.....	48	133
Artículo 53. Responsabilidad del porteador por mercancías que no haya podido entregar.....	48	133
Capítulo 11. Derecho de control.....	49	134
Artículo 54. Definición del derecho de control.....	49	134
Artículo 55. Modificaciones del contrato de transporte .....	49	135
Artículo 56. Reglas aplicables a todo título de transporte o documento electrónico de transporte emitido.....	50	135
Artículo 57. Ejecución de las instrucciones por el porteador .....	52	137
Artículo 58. Entrega presumible .....	54	139
Artículo 59. Obligación de facilitar información o documentos y de dar instrucciones al porteador.....	54	140
Artículo 60. Modificación por acuerdo .....	54	140
Capítulo 12. Transferencia de derechos.....	55	140
Artículo 61. De emitirse un título o un documento electrónico de transporte negociable.....	55	140
Artículo 62. Responsabilidad del tenedor .....	55	141
Artículo 63. De no emitirse título o documento electrónico de transporte negociable alguno.....	56	142
Capítulo 13. Limitación de la responsabilidad.....	57	143
Artículo 64. Límites básicos de la responsabilidad.....	57	143
Artículo 65. Responsabilidad por toda pérdida imputable a demora .....	59	145
Artículo 66. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad.....	60	146
Capítulo 14. Derechos de acción o procesales.....	60	147
Artículo 67. Partes.....	60	147
Artículo 68. Caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable.....	61	148
Capítulo 15. Plazo para presentar una demanda .....	62	148
Artículo 69. Prescripción de acciones.....	62	148
Artículo 70. Comienzo del plazo de prescripción .....	63	149
Artículo 71. Prórroga del plazo de prescripción.....	63	150
Artículo 72. Acción de repetición o de resarcimiento .....	63	150
Artículo 73. Reconvención .....	64	151
Artículo 74. Acciones contra el fletador de un buque fletado a casco desnudo ..	65	151
Capítulo 16. Vía judicial .....	65	152
Artículo 75. Acciones contra el porteador.....	65	152
Artículo 76. Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva .....	66	152
Artículo 77. Acciones contra una parte ejecutante marítima .....	67	153
Artículo 78. Ningún foro competente adicional .....	67	154
Artículo 79. Embargo y medida cautelares .....	67	154
Artículo 80. Consolidación y traslado de las actuaciones .....	68	155
Artículo 81. Acuerdo concertado a raíz de la controversia.....	69	156

	Anexo I	Anexo II
Capítulo 17. Vía arbitral .....	69	156
Variante A. Artículo 82. ....	69	156
Artículo 83.....	69	157
Artículo 84.....	70	157
Artículo 85.....	70	157
Artículo 85 bis.....	70	157
Artículo 86.....	70	157
Variante B. Artículo 82. ....	70	158
Artículo 83.....	71	158
Artículo 84.....	71	158
Artículo 85.....	71	158
Artículo 86.....	71	158
Capítulo 18. Avería gruesa .....	71	159
Artículo 87. Disposiciones sobre la avería gruesa.....	71	159
Artículo 88. Contribución a raíz de una avería común o gruesa.....	71	159
Capítulo 19. Otros convenios .....	72	159
Artículo 89. Regímenes internacionales aplicables a otras modalidades de transporte.....	72	159
Artículo 90. Primacía sobre convenios anteriores .....	73	160
Artículo 91. Limitación global de la responsabilidad.....	73	160
Artículo 92. Otros regímenes aplicables al transporte de pasajeros y equipaje ..	73	160
Artículo 93. Otras disposiciones sobre daños causados por accidentes nucleares.....	73	160
Capítulo 20. Validez de las estipulaciones contractuales .....	74	161
Artículo 94. Disposiciones generales .....	74	161
Artículo 95. Régimen especial de los contratos por volumen de carga.....	75	162
Artículo 96. Régimen especial aplicable a los animales vivos y a algunas otras mercancías .....	76	163
Capítulo 21. Disposiciones finales .....	77	164
Artículo 97. Depositario .....	77	164
Artículo 98. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.....	77	164
Artículo 99. Reservas .....	77	164
Artículo 100. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados .....	77	164
Artículo 101. Entrada en vigor.....	78	165
Artículo 102. Denuncia de otros convenios .....	78	165
Artículo 103. Revisión y enmienda.....	79	166
Artículo 104. Enmienda de los límites fijados .....	80	167
Artículo 105. Denuncia del presente Convenio.....	82	169

## Introducción

1. En su 34º período de sesiones, en 2001, la Comisión estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y le encomendó la tarea de preparar, en estrecha colaboración con otras organizaciones internacionales interesadas, un instrumento de rango legal sobre cuestiones concernientes al transporte internacional de mercancías, tales como el ámbito de aplicación del nuevo instrumento preconizado, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones del porteador, la responsabilidad del porteador, las obligaciones del cargador y los documentos de transporte<sup>1</sup>. El Grupo de Trabajo comenzó sus deliberaciones sobre un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías en su noveno período de sesiones en 2002. La compilación más reciente de referencias concernientes al historial legislativo del proyecto de instrumento figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.48.

2. El anexo I del presente documento contiene una versión revisada y consolidada de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías preparado por la Secretaría para su examen por el Grupo de Trabajo. Si bien el Grupo de Trabajo no ha completado aún su segunda lectura del proyecto de convenio, el elevado número de revisiones de la versión consolidada más reciente del proyecto de convenio (que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.32) a las que el Grupo de Trabajo ha dado su aprobación justifica que se publique ahora esta nueva versión consolidada. Los cambios introducidos en el anterior texto refundido examinado por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.32) pueden verse indicados en las notas del nuevo texto por referencia al documento de trabajo en el que esté publicada dicha versión revisada provisional (A/CN.9/WG.III/WP.36, WP.39, WP.44 o WP.47), o por referencia al párrafo del informe en el que se haya publicado dicho texto revisado (A/CN.9/572 o A/CN.9/576). Para facilitar su eventual consulta y facilitar asimismo las deliberaciones del Grupo de Trabajo, en el anexo II del presente documento puede verse el mismo documento que en el anexo I, pero con textos tachados y subrayados para indicar los cambios efectuados en la versión previamente publicada de cada artículo del texto. Cuando las correcciones, aclaraciones, mejoras y reubicaciones sugeridas se refieren únicamente a cuestiones de redacción, esos cambios podrán verse indicados únicamente por las tachaduras y el subrayado del texto, sin ninguna explicación adicional. Ahora bien, en aquellos puntos en los que se sugieren cambios del texto de índole más sustantiva, esos cambios podrán verse explicados en las notas de pie de página o mediante la presentación de ciertas nuevas variantes del texto.

---

<sup>1</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 y corrección (A/56/17 y Corr.3), párr. 345.*



## Anexo I

# Proyecto de convenio<sup>1</sup> sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías<sup>2</sup>

## CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

### *Artículo 1. Definiciones*

A los efectos del presente Convenio:

a) Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato por el que un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever un tramo marítimo y podrá prever tramos complementarios del tramo marítimo en los que se recurra a otras modalidades de transporte<sup>3</sup>.

b) Por “contrato por volumen de carga” se entenderá todo contrato que prevea el transporte de cierta cantidad de carga, en una serie de remesas, durante cierto período de tiempo contractualmente estipulado. Cabrá estipular una cantidad mínima y máxima, así como una cierta escala de cantidades.<sup>4</sup>

c) Por “transporte por servicio no regular” se entenderá todo transporte que no se haga por servicio de línea. Para los fines del presente párrafo, se entenderá por “transporte por servicio de línea” todo servicio de transporte que i) se ofrezca al público mediante algún anuncio o medio similar de publicidad y ii) que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos previamente designados y de conformidad con un calendario de fechas de navegación anunciado al público<sup>5</sup>.

d) Por “porteador” se entenderá toda persona que concierte un contrato de transporte con un cargador.

e) Por “parte ejecutante” se entenderá toda persona que no sea el porteador que ejecute o que se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones que tenga el porteador en virtud de un contrato de transporte en lo concerniente a la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega<sup>6</sup> de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control. El término

<sup>1</sup> Sin tratar de predeterminedar la forma del presente instrumento, se ha sustituido la palabra “Instrumento” por “Convenio” a lo largo de todo el texto, con miras a dotarlo de mayor coherencia.

<sup>2</sup> Como se indica en el párr. 2 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo decidió mantener, sin cambios, el título actual para su ulterior examen.

<sup>3</sup> Texto enunciado en el párr. 52 de A/CN.9/576, y aprobado para su ulterior examen en párrs. 53 y 58 de A/CN.9/576.

<sup>4</sup> Correcciones del texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, conforme fue aprobado para su ulterior examen en párr. 58 de A/CN.9/576. Enmienda sugerida como respuesta a las inquietudes concernientes al texto entre corchetes “cierta cantidad mínima de”.

<sup>5</sup> Texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, aprobado para su ulterior examen en párr. 58 de A/CN.9/576.

<sup>6</sup> Lista ampliada para reflejar las obligaciones enunciadas en el art. 14 1).

“parte ejecutante” engloba a la parte ejecutante marítima y a la no marítima conforme se definen en los apartados f) y g) del presente párrafo, pero no incluye a persona alguna que haya sido contratada por un cargador, ni a persona alguna a la que se haga referencia en el artículo 34, ni al consignador, la parte controladora<sup>7</sup> o el consignatario, ni a ninguna persona que sea empleado, agente, contratista, o subcontratista de alguna persona (distinta del porteador) que haya sido contratada por un cargador, ni a persona alguna a la que se haga referencia en el artículo 34, ni al consignador, la parte controladora o el consignatario<sup>8</sup>.

f) Por “parte ejecutante marítima” se entenderá toda parte ejecutante que cumpla alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga [o, en caso de trasbordo, al primer puerto de carga] de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque [o del último puerto de descarga, según sea el caso]<sup>9</sup>. De efectuarse un trasbordo, toda parte ejecutante que cumpla alguna de las obligaciones del porteador por vía terrestre, durante el período que medie entre la salida de las mercancías de un recinto portuario y su llegada a otro puerto de carga no será parte ejecutante marítima<sup>10</sup>.

g) Por “parte ejecutante no marítima” se entenderá toda parte ejecutante que cumpla alguna de las obligaciones del porteador previas a la llegada de las mercancías al puerto de carga o subsiguientes a la salida de las mercancías del puerto de descarga<sup>11</sup>.

h) Por “cargador” se entenderá toda persona que concierte un contrato de transporte con un porteador.

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

j) Por “tenedor” se entenderá

i) toda persona que de momento esté en posesión de un título de transporte negociable y,

---

<sup>7</sup> Lista ampliada para reflejar también las partes de que se habla en el art. 10.

<sup>8</sup> Las correcciones se hacen al texto del párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>9</sup> Como se indica en la nota 9 de A/CN.9/WG.III/WP.36, recibió apoyo la sugerencia de que los recorridos por tierra en el interior de la zona portuaria quedaran englobados por la definición de parte ejecutante marítima, pero, según la opinión más compartida, todo desplazamiento entre dos puertos distintos debería ser considerado como función que corresponde a una parte ejecutante no marítima. Esta precisión se conseguiría insertando la frase “incluido todo desplazamiento terrestre en el interior de un mismo recinto portuario”. Se sugirió además en párr. 31 de A/CN.9/544 que todo transportista ferroviario sería considerado como parte ejecutante no marítima, aun cuando transportara las mercancías en el interior de un único recinto portuario. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar esta sugerencia.

<sup>10</sup> Las correcciones se hacen al texto del párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>11</sup> Como se indica en la nota 10 de A/CN.9/WG.III/WP.36, se expresó cierta duda respecto de la conveniencia de que la definición se ocupara del supuesto de una parte ejecutante que actuara en un Estado no contratante. Se sugirió que esta cuestión se tratara ulteriormente, cuando se tuviera una visión general del convenio y atendiendo a la inquietud suscitada por el posible abuso de la denominada búsqueda de foros de conveniencia (*forum-shopping*), y por la ejecutoriedad tal vez problemática de los fallos judiciales extranjeros.

- a) caso de que el documento sea un título a la orden, esa persona esté identificada en dicho título como el cargador o el consignatario, o sea la persona a la que el título haya sido debidamente endosado, o
- b) caso de que el documento sea un título a la orden endosado en blanco o un título al portador, esa persona sea su portador; o
- ii) toda persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable y que goce del control exclusivo de dicho documento electrónico de transporte<sup>12</sup>.
- k) Por “consignatario” se entenderá toda persona que tenga derecho a hacerse cargo, a su entrega, de las mercancías en virtud de un contrato de transporte, de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte.
- l) Por “derecho de control” se entenderá el significado que se da a este término en el artículo 54.
- m) Por “parte controladora” se entenderá toda persona que con arreglo al artículo 56 tenga derecho a ejercer el derecho de control.
- n) Por “título de transporte” se entenderá todo documento emitido con arreglo a un contrato de transporte por el porteador o por una parte ejecutante que cumpla una o las dos condiciones siguientes:
  - i) deje constancia de que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte, o
  - ii) deje constancia del contrato de transporte o lo contenga.
- o) Por “título de transporte negociable” se entenderá todo documento de transporte que dé a conocer mediante indicaciones como "a la orden" o "negociable", o mediante cualquier otra indicación 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 del consignatario, o al portador del título, y que no lleve una declaración explícita de que dicho título "no es negociable".
- p) Por “título de transporte no negociable” se entenderá todo documento que no reúna las condiciones de un título de transporte negociable.
- q) Por “comunicación electrónica” se entenderá toda información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales o análogos con el resultado de que la información comunicada esté accesible para su ulterior consulta<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Texto enunciado en párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.47, conforme fue revisado para su ulterior examen en párr. 207 de A/CN.9/576.

<sup>13</sup> Aclaración sugerida a fin de que el proyecto de convenio no establezca ninguna distinción innecesaria entre los medios de transmisión y la forma en que se almacenen o archiven los datos. La definición de “comunicación electrónica” está basada en la definición de “mensaje de datos” del art. 2 de la Ley Modelo de las Naciones Unidas sobre Comercio Electrónico, 1996, sin la lista ilustrativa de técnicas utilizables. Con arreglo a dicha Ley Modelo y al proyecto de convención de las Naciones Unidas sobre el empleo de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales (“proyecto de convención sobre la contratación electrónica”), Anexo I de *Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17, (A/60/17)*, no todo mensaje de datos gozará de igual valor que un documento consignado

r) Por “documento electrónico de transporte” se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por vía electrónica con arreglo a un contrato de transporte, por un porteador o por una parte ejecutante, así como toda información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte por haber sido adjuntada o de alguna otra forma vinculada al mismo, por el porteador o por una parte ejecutante, simultáneamente a la emisión del documento o a raíz de su emisión, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que cumpla una o las dos condiciones siguientes:

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

ii) deje constancia de un contrato de transporte o lo contenga<sup>14</sup>.

s) Por “documento electrónico de transporte negociable” se entenderá todo documento electrónico de transporte

i) que dé a conocer mediante indicaciones como “a la orden” o “negociable”, o mediante cualquier otra indicación apropiada<sup>15</sup> a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o del consignatario, y que no lleve una declaración explícita de que dicho documento “no es negociable”, y

ii) cuyo empleo cumpla con los requisitos enunciados en el artículo 6 1)<sup>16</sup>.

t) Por “documento electrónico de transporte no negociable” se entenderá todo documento electrónico de transporte que no reúna las condiciones de un documento electrónico de transporte negociable<sup>17</sup>.

u) Por “emisión” y “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la emisión y la transferencia de un derecho de control exclusivo sobre dicho documento. [Se entenderá que una persona goza de un control exclusivo sobre un documento electrónico de transporte si el procedimiento empleado con arreglo al artículo 6 designa fiablemente a esa persona como titular de todo derecho incorporado al documento electrónico de transporte negociable.]<sup>18</sup>

---

sobre papel, ya que ese valor dependerá de que el mensaje de datos sea “accesible para su ulterior consulta”. En dicho proyecto de instrumento, la noción de “comunicación electrónica”, incorpora asimismo el criterio de la equivalencia funcional entre el mensaje de datos y el escrito consignado sobre papel enunciado en art. 6 de la Ley Modelo del Comercio Electrónico y en art. 9, párr. 2 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica. Toda “comunicación electrónica” reconocida por dicho instrumento deberá ser capaz de replicar las funciones de un escrito consignado sobre papel.

<sup>14</sup> Las correcciones se han hecho al texto enunciado en párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.47, que fue aprobado para su ulterior examen en párrs. 207 y 210 de A/CN.9/576.

<sup>15</sup> Conforme aparece en la nota 12 de A/CN.9/WG.III/WP.47, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si se necesita la palabra “apropiada” a luz de la frase “a la que se reconozca el mismo efecto” y si procede alinear con este texto un texto similar que aparece en el proy. de párr. 1 o).

<sup>16</sup> Texto enunciado en párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado para su ulterior examen en párrs. 207 y 210 de A/CN.9/576.

<sup>17</sup> Texto enunciado en párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado para su ulterior examen en párrs. 185 y 210 de A/CN.9/576.

<sup>18</sup> Texto enunciado en párr. 207 de A/CN.9/576 y aprobado para su ulterior examen en párr. 210 de A/CN.9/576. Como se indicó en párr. 208 de A/CN.9/576, la segunda oración va entre corchetes a fin de indicar que su texto debe ser de nuevo examinado pero no por albergarse duda alguna

v) Por “datos del contrato” se entenderá toda la información referente al contrato de transporte o a las mercancías (incluida toda cláusula, anotación, firma o endoso) que esté consignada en un título de transporte o en un documento electrónico de transporte<sup>19</sup>.

w) Por “mercancías” se entenderán los géneros, las mercancías y los artículos [de todo tipo que un porteador o una parte ejecutante [haya recibido para su transporte] [se comprometa a transportar a tenor del contrato]] e incluye el embalaje y todo tipo de equipo auxiliar o contenedor que no haya sido proporcionado por el porteador o por una parte ejecutante, o en su nombre<sup>20</sup>.

x) Por “buque” se entenderá todo barco utilizado para transportar mercancías por mar<sup>21</sup>.

y) Por “contenedor” se entenderá todo tipo de contenedor, plataforma o tanque transportable, o toda otra unidad de carga similar utilizada para agrupar mercancías<sup>22</sup>, así como todo equipo accesorio a dicha unidad de carga<sup>23</sup>.

z) Por “flete” se entenderá la remuneración abonable al porteador por el transporte de mercancías con arreglo al contrato de transporte<sup>24</sup>.

aa) Por “domicilio” se entenderá a) el lugar donde una sociedad mercantil o toda otra persona jurídica [o asociación de personas naturales o jurídicas] tenga i) su sede social o su casa fundacional o su domicilio legal, según sea el caso, ii) su administración central, o iii) su establecimiento principal, y b) el lugar donde una persona natural tenga su residencia habitual<sup>25</sup>.

[bb] [De no haberse dispuesto otra cosa en el presente Convenio,] se entenderá por “momento de recepción” y “lugar de recepción” de las mercancías el

---

acerca de la necesidad de su inclusión. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la sugerencia en párr. 209 de A/CN.9/576 de que se explique la intención que subyace al texto del presente proyecto en una nota explicativa del proyecto de convenio.

<sup>19</sup> Texto enunciado en párrafo 3 de A/AC.9/WG.III/WP.47, y aprobado para su ulterior estudio en párrs. 185 y 210 de A/CN.9/576.

<sup>20</sup> Con referencia a lo observado en la nota 15 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió suprimir la frase “o una parte ejecutante [haya recibido para su transporte]”.

<sup>21</sup> Definición que se añade para aclarar y normalizar el empleo de los términos “buque” y “barco”, en el entendimiento de que “buque” significa una nave utilizable para la navegación oceánica y “barco” significa todo otro tipo de nave.

<sup>22</sup> Se suprimieron las variantes “[que sea apto para el transporte marítimo]” y “[que esté concebido para el transporte marítimo]” por considerarse que no eran necesarias al regularse estas cuestiones en los proyectos de art. 64 y 26.

<sup>23</sup> Según la nota del proyecto de artículo 64 3) tal vez sea preciso retocar la definición de “contenedor” para que sea aplicable a las paletas. Se sugiere que de hacerse alguna referencia a “paletas” se haga no aquí sino en el contexto del artículo 64 3).

<sup>24</sup> Se sugiere suprimir esta definición, al haberse suprimido el capítulo dedicado al flete, y su inclusión en la definición de “contrato de transporte” en art. 1 a).

<sup>25</sup> Retoques del texto sugerido en párr. 115 de A/CN.9/576. Se sugirió que se hiciera referencia a asociaciones, por agrupar este término a entidades jurídicas que a menudo son propietarias de buques, sin ser necesariamente conceptuales como “persona jurídica”. Se han añadido los términos “casa fundacional o domicilio legal” para mayor certeza, dado que el término “sede social” no goza de validez universal. Todos estos cambios son conformes al texto del art. 60 del Reglamento del Consejo (CE) N° 44/2001, 22 dic. 2000 sobre la competencia jurisdiccional y el reconocimiento y ejecución de sentencias civiles y mercantiles (Diario Oficial L 12 de 16.01.2002) (“Bruselas I”), de donde se tomó el texto original.

momento y el lugar estipulados en el contrato de transporte o, de no haberse estipulado nada al respecto, el momento y el lugar que sea conforme a la costumbre, a las prácticas o a los usos del comercio. A falta de toda estipulación explícita al respecto en el contrato de transporte, y a falta de toda costumbre, práctica o uso del comercio, se entenderá por momento y lugar de recepción de las mercancías el lugar y el momento en que el porteador o una parte ejecutante se haga efectivamente cargo de las mercancías<sup>26</sup>.]

[cc) [De no haberse dispuesto otra cosa en el presente Convenio,] se entenderá por “momento de entrega” y “lugar de entrega” de las mercancías el momento y el lugar estipulados en el contrato de transporte o, de no haberse estipulado nada al respecto, el momento y el lugar que sea conforme a la costumbre, a las prácticas o a los usos del comercio. A falta de toda estipulación explícita al respecto en el contrato de transporte, y a falta de toda costumbre, práctica o uso del comercio, se entenderá por momento y lugar de entrega de las mercancías el momento y el lugar en que se haga la descarga de las mercancías del último medio de transporte en el que sean transportadas con arreglo al contrato de transporte<sup>27</sup>.]

#### *Artículo 2. Interpretación del presente Convenio*<sup>28</sup>

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*<sup>29</sup>

Toda notificación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones de que se habla en los artículos 20 2), 24 1), 24 2), 24 3), 38 1) b) y c), 41 c), 47, 52, 56 1), 63 2), 64 1), 71, 76, 95 1) y 95 6) b) deberá<sup>30</sup> hacerse por escrito. Cabrá utilizar la vía electrónica para dicho fin, con tal de que el recurso a dicha vía se haga con el consentimiento explícito o implícito del autor de la comunicación y de su destinatario.

<sup>26</sup> Texto enunciado en párr. 117 de A/CN.9/576 y aprobado para su ulterior estudio en párr. 120 de A/CN.9/576. De retenerse esta definición, deberá alinearse su texto con el de los proys. de art. 8, 11, 75 y 77.

<sup>27</sup> *Ibid.* Véase nota 26.

<sup>28</sup> Texto enunciado en párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>29</sup> Texto enunciado en párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.47, con inclusión de referencias a proyectos de arts. 20 2), 64 1), 56 1), 63 2), 95 1) y 95 6) b) y correcciones de la descripción inicial de las formas de comunicación. El Grupo de Trabajo tal vez observe que se ha dejado abierta la presente lista, en espera de su ulterior estudio. El Grupo de Trabajo tal vez estime aconsejable insertar un texto explicativo final en el sentido de que las notificaciones contempladas en el presente convenio que no estén reguladas por el art. 3 podrán efectuarse por cualquier vía de comunicación, incluso verbalmente o por intercambio de mensajes de datos que no satisfaga la definición de “comunicación electrónica”. Un dato esencial de toda “comunicación electrónica” es que sea capaz de reproducir toda función asignable a un escrito consignado sobre papel (véase *supra*, nota 13).

<sup>30</sup> La práctica de la CNUDMI es la de utilizar en la versión inglesa la forma verbal “*shall*”, pero se ha sugerido que la práctica legislativa moderna prefiere la forma verbal “*must*”. Si bien en la presente versión se ha adoptado este enfoque moderno, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar cuál es la forma verbal que estima preferible.

*Artículo 4. Aplicabilidad de las excepciones y límites<sup>31</sup>*

1. Las excepciones y limitaciones de la responsabilidad previstas en el presente Convenio y las obligaciones que impone serán invocables en toda acción interpuesta contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima por pérdida o daño de las mercancías, que sean objeto de un contrato de transporte, y por demora en la entrega de dichas mercancías o por incumplimiento de toda otra obligación prevista en el presente Convenio<sup>32</sup>, tanto si se trata de una acción nacida del contrato como de una acción por concepto de responsabilidad civil o extracontractual, o por algún otro motivo<sup>33</sup>.

2. De entablarse una acción<sup>34</sup> contra un empleado o agente del porteador o contra una parte ejecutante marítima, el demandado gozará de toda excepción y limitación de la responsabilidad invocable por el porteador con arreglo al presente Convenio, si [el demandado puede probar que]<sup>35</sup> actuó sin salirse del marco de su cometido o de su mandato.

## CAPÍTULO 2. COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA

*Artículo 5. Empleo y validez de las comunicaciones electrónicas<sup>36</sup>*

A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio:

a) todo lo que deba figurar o estar consignado en un título de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Convenio podrá ser archivado o comunicado por vía electrónica<sup>37</sup> en vez de por medio de un título de transporte, siempre que la emisión y subsiguiente utilización de un documento electrónico de transporte se haga con el consentimiento explícito o implícito del porteador y del cargador; y

<sup>31</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 10 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Se ha trasladado este art. al cap. 1 (Disposiciones generales) por referirse a la aplicabilidad general y a la primacía eventual del régimen del futuro convenio y no meramente al tema de la responsabilidad del porteador, en donde figuraba anteriormente.

<sup>32</sup> Se estima que la adición del texto “el incumplimiento de toda otra obligación” hace innecesaria la referencia “[o concerniente a mercancías]”.

<sup>33</sup> Conforme se indica en la nota 52 de A/CN.9/WG.III/WP.39 se reconsiderará la índole tal vez repetitiva de los textos del art. 20 4) y del art. 4 en el próximo examen que se haga del proyecto de convenio. Los retoques efectuados en estas disposiciones pueden haber remediado este problema.

<sup>34</sup> No se ha repetido el texto “con arreglo al presente convenio” de la regla paralela enunciada en art. 20 4) por razón de que toda acción entablada contra un empleado o agente no se regirá por el futuro convenio, con la salvedad de la parte ejecutante marítima, regulada en el art. 20 4).

<sup>35</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee que se suprima el texto entre corchetes a fin de mitigar la carga de la prueba impuesta sobre el empleado o agente.

<sup>36</sup> Texto enunciado en párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado para su ulterior estudio en párr. 187 de A/CN.9/576.

<sup>37</sup> Texto enunciado en párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.47, conforme fue revisado para su ulterior estudio en párr. 187 de A/CN.9/576.

b) la emisión, el control, o la transferencia de un documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un título de transporte.

*Artículo 6. Procedimientos para la utilización de documentos electrónicos de transporte negociables<sup>38</sup>*

1. La utilización de un documento electrónico de transporte negociable deberá supeditarse a ciertos procedimientos que prevean:

a) El empleo de un método utilizable para emitir y transferir<sup>39</sup> ese documento al tenedor designado;

b) La seguridad de que el documento electrónico de transporte negociable emitido mantendrá su integridad;

c) La manera por la que el tenedor de un documento electrónico podrá demostrar su condición de tal; y

d) La manera por la que se confirmará que la entrega se ha efectuado al tenedor del documento; o que, conforme a lo previsto en los artículos 7 2) ó 9 a) ii), el documento electrónico de transporte negociable ha perdido toda validez o eficacia.

2. Los procedimientos exigibles a tenor del párrafo 1 deberán estar indicados en los datos del contrato y ser fáciles de verificar<sup>40</sup>.

*Artículo 7. Sustitución de un título de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable<sup>41</sup>*

1. De haberse emitido un título de transporte negociable y de convenir el porteador y el tenedor del título en sustituirlo por un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor deberá devolver dicho título, o todos los títulos si se emitió más de uno, al porteador;

b) El porteador deberá emitir a dicho tenedor un documento electrónico de transporte negociable, en donde se declare que el documento así emitido sustituye al título de transporte negociable; y

---

<sup>38</sup> Texto enunciado en párr. 7 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado en párrs. 207 y 210 de A/CN.9/576, para su ulterior estudio.

<sup>39</sup> Texto enunciado en párr. 7 de A/CN.9/WG.III/WP.47, conforme fue revisado en párrs. 207 y 210 de A/CN.9/576, para su ulterior estudio.

<sup>40</sup> Como se indica en la nota 34 de A/CN.9/WG.III/WP.47, se mantiene la expresión “fáciles de verificar” para indicar, sin excesivo detalle, que esos procedimientos deberán estar al alcance de toda parte que tenga un interés legítimo en conocerlos antes de concertar un compromiso jurídico que dependa de la validez de un documento electrónico de transporte negociable. Se observa además que el sistema previsto funcionaría de manera muy parecida al de la accesibilidad actual de toda cláusula o condición consignada sobre un conocimiento de embarque. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si procede que se den algunas indicaciones conexas en una nota o comentario que se adjunte al texto del futuro convenio.

<sup>41</sup> Texto enunciado en párr. 5 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado en párr. 189 de A/CN.9/576, para su ulterior estudio.

c) El título de transporte negociable quedará privado, a partir de ese momento, de toda validez o eficacia.

2. De haberse emitido un documento electrónico de transporte negociable y de convenir el porteador y el tenedor del documento en sustituirlo por un título de transporte negociable:

a) El porteador deberá emitir a dicho tenedor un título de transporte negociable en donde se declare que el título así emitido sustituye al documento electrónico de transporte negociable; y

b) A raíz de dicha sustitución, el documento electrónico de transporte quedará privado de toda validez o eficacia.

### CAPÍTULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN<sup>42</sup>

#### *Artículo 8. Ámbito de aplicación general<sup>43</sup>*

1. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 9, el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de recepción y el lugar de entrega estén situados en distintos Estados, y en el que el puerto de carga [de un tramo marítimo] y el puerto de descarga [de ese mismo tramo] estén situados en distintos Estados, siempre que:

a) el lugar de recepción [o puerto de carga] esté situado en un Estado Contratante<sup>44</sup>; o

b) el lugar de entrega [o puerto de descarga] esté situado en un Estado Contratante; o

[c) en el contrato de transporte se haya estipulado que dicho contrato se regirá por el presente Convenio, o por la ley de algún Estado que lo haya declarado aplicable]<sup>45</sup>.

Por todo [lugar o]<sup>46</sup> puerto al que se haga referencia, deberá entenderse un [lugar o] puerto estipulado en el contrato de transporte.

2. El presente Convenio será aplicable cualquiera que sea la nacionalidad del barco, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del consignatario o de toda otra parte interesada.

<sup>42</sup> Donde faltaba el título de algún artículo o capítulo, se sugiere al Grupo de Trabajo un título posible.

<sup>43</sup> Texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, y aprobado en párr. 62 de A/CN.9/576 para su ulterior estudio.

<sup>44</sup> La práctica habitual de la CNUDMI es la de hablar de “Estado Contratante” y no de “Estado Parte”, u otros términos similares. Este cambio se ha efectuado a lo largo de todo el proyecto de Convenio.

<sup>45</sup> Véase el examen de este párrafo en párr. 61 de A/CN.9/576.

<sup>46</sup> De definirse en el artículo 1 el “lugar de recepción” y el “lugar de entrega”, como se hace actualmente en los proys. de párr. bb) y cc), sería innecesario referirse aquí a “lugar”.

*Artículo 9. Exclusiones e inclusiones de su régimen*<sup>47</sup>

1. El presente Convenio no será aplicable:
  - a) a ningún contrato de fletamento;
  - b) a ningún contrato para la utilización de un buque o de algún espacio en el interior de un buque;
  - c) salvo lo dispuesto en el párrafo 2, a ningún otro contrato de transporte por servicio no regular;
  - d) salvo lo dispuesto en el párrafo 3, a ningún contrato por volumen de carga.
2. Sin menoscabo alguno de lo dispuesto en los apartados a) y b) del párrafo 1, el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte por servicio no regular, cuando se haya consignado o dejado constancia de dicho contrato en un título de transporte o en un documento electrónico de transporte, y dicho título o documento deje además constancia de la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante, salvo en lo concerniente a las partes en un contrato de fletamento o en un contrato para la utilización de un buque o de algún espacio en el interior de un buque.
3.
  - a) El presente Convenio será aplicable a las cláusulas por las que se rija cada remesa transportada en el marco de un contrato por volumen de carga, en la medida en que así lo prescriba lo dispuesto en el presente capítulo;
  - b) El presente Convenio será aplicable a las cláusulas de un contrato por volumen de carga, en la medida en que dichas cláusulas sean aplicables a alguna remesa que, pese a ser transportada en el marco de dicho contrato, se rija por el presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo.

*Artículo 10. Aplicación a ciertas partes en la operación*<sup>48</sup>

No obstante lo dispuesto en el artículo 9, si se emite un título de transporte o un documento electrónico de transporte a raíz de un contrato de fletamento o a raíz de alguno de los contratos al que se hace referencia en los apartados b) o c) del párrafo 1 del artículo 9, el régimen del presente Convenio será aplicable a todo contrato del que se haya dejado constancia o que esté consignado en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte emitido, en lo concerniente a la relación entre el porteador y el consignador, el consignatario, la parte controladora, el tenedor, o la persona a la que se hace referencia en el artículo 34, que no sea el fletador o una parte en un contrato previsto en los apartados b) o c) del párrafo 1 del artículo 9.

---

<sup>47</sup> Texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, y aprobado para su ulterior estudio en párr. 66 de de A/CN.9/576.

<sup>48</sup> Texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, y aprobado para su ulterior estudio en párr. 73 de de A/CN.9/576, dejando abierta la posibilidad de que se haga remisión al proy. de art. 9 1) d) al final del proy. de art. 10 y de que se haga toda aclaración necesaria concerniente a los recibos.

CAPÍTULO 4. PERÍODO DE RESPONSABILIDAD<sup>49</sup>*Artículo 11. Período de responsabilidad del porteador*

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 12, el porteador será responsable de las mercancías, con arreglo al presente Convenio, desde el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte hasta el momento en que las mercancías sean entregadas al consignatario.
2. El momento y el lugar de recepción de las mercancías serán el momento y el lugar estipulados en el contrato de transporte o, a falta de tal estipulación, el momento y el lugar que sea conforme a la costumbre, las prácticas o los usos del comercio. En ausencia de tal estipulación y de toda costumbre, práctica o uso aplicable, el momento y el lugar de recepción de las mercancías serán el momento y el lugar donde el porteador o una parte ejecutante se haga efectivamente cargo de las mercancías.
3. De exigirse que el consignador entregue las mercancías, en el lugar de recepción, a una autoridad o a otro tercero al que con arreglo a la norma legal o reglamentaria aplicable deba hacerse esa entrega para que el porteador pueda recogerlas, el momento y el lugar en que el porteador recoja las mercancías de manos de esa autoridad o de ese tercero, será tenido por el momento y el lugar de recepción de las mercancías por el porteador con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2<sup>50</sup>.
4. El momento y el lugar de entrega de las mercancías serán el momento y el lugar estipulados en el contrato de transporte, o, a falta de tal estipulación, el momento y el lugar que sea conforme a la costumbre, las prácticas o los usos del comercio. En ausencia de tal estipulación y de toda costumbre, práctica o uso aplicable, el momento y el lugar de entrega de las mercancías serán el momento y el lugar de descarga de las mercancías desde el último medio de transporte en el que se hayan transportado con arreglo al contrato de transporte.
5. De exigirse que el porteador entregue las mercancías, en el lugar de entrega, a una autoridad o a otro tercero al que, con arreglo a la norma legal o reglamentaria aplicable deba hacerse esa entrega para que el consignatario pueda recogerlas, dicha entrega ha de ser tenida por entrega de las mercancías, por el porteador al consignatario, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4.
6. A efectos de la determinación del período de responsabilidad del porteador y a reserva de lo dispuesto en el artículo 14 2), no podrá estipularse en el contrato de transporte que:
  - a) el momento de recepción de las mercancías sea posterior al comienzo de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte, o que

<sup>49</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>50</sup> Se ha sugerido insertar este párrafo para regular el supuesto de que el consignador se vea obligado a hacer entrega de las mercancías a una autoridad, como pudiera ser una autoridad aduanera, con anterioridad a su entrega al porteador. Este texto refleja el texto del párr. 5.

b) el momento de entrega de las mercancías sea anterior a la ultimación de la operación de descarga definitiva de las mercancías con arreglo al contrato de transporte.<sup>51</sup>

*Artículo 12. Transporte más allá de lo estipulado en el contrato de transporte*<sup>52</sup>

Variante A del artículo 12<sup>53</sup>

1. Las partes podrán estipular expresamente en el contrato de transporte que, respecto de uno o más tramos de la operación de transporte de las mercancías, el porteador, actuando en calidad de agente, encomendará el transporte a otro u otros porteadores.
2. En tal caso, el porteador deberá obrar con la debida diligencia al seleccionar a todo otro porteador, y deberá celebrar un contrato con ese otro porteador en las condiciones que sean habituales y normales, haciendo todo lo que sea razonablemente necesario para que ese otro porteador pueda desempeñar debidamente su cometido con arreglo a su contrato.

Variante B del artículo 12<sup>54</sup>

A instancia del cargador, el porteador podrá consentir en emitir un único título de transporte o un único documento electrónico de transporte que prevea expresamente un tramo de transporte no incluido en el contrato de transporte. En tal supuesto, la responsabilidad del porteador se circunscribirá al período del contrato de transporte y, salvo acuerdo en contrario, el porteador deberá, en nombre del cargador, negociar el tramo adicional conforme a lo indicado en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte anteriormente mencionado.

## CAPÍTULO 5. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

*Artículo 13. Transporte y entrega de las mercancías*

Con arreglo al presente Convenio y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador<sup>55</sup> deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y hacer entrega de ellas al consignatario.

---

<sup>51</sup> Se sugiere insertar el párr. 6 a fin de evitar que se estipulen actos ficticios en el contrato de transporte con miras a reducir el período de responsabilidad del porteador.

<sup>52</sup> Título sugerido. El Grupo de Trabajo tal vez desee reconsiderar si procede que el art. 12 esté en el cap. 4 concerniente al período de responsabilidad.

<sup>53</sup> La variante A es el art. 12 enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>54</sup> La primera oración de la variante B tiene por objeto aclarar el párr. 1 de la variante A. La segunda oración de la variante B modifica el texto del abreviado párr. 2 de la variante A al modificar la obligación que pesa sobre el porteador al organizar todo tramo de transporte adicional, que deberá obrar en dicho cometido conforme a lo estipulado en el contrato de transporte o en el documento emitido y no meramente con la debida diligencia.

*Artículo 14. Obligaciones específicas*

1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 11, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 27, el porteador deberá recibir,<sup>56</sup> cargar, manipular, estibar, transportar, guardar, custodiar, descargar y entregar las mercancías.

[2. Las partes podrán estipular que las operaciones de carga, estiba y descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador o por alguna de las personas a las que se hace referencia en el artículo 35, la parte controladora o el consignatario. Dicha estipulación deberá ser mencionada en los datos del contrato.]<sup>57</sup>

*Artículo 15. Mercancías que puedan constituir un peligro*

Variante A<sup>58</sup>

Pese a lo dispuesto en los artículos 13, 14, y 16 1), el porteador podrá negarse a cargar las mercancías o podrá descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, o adoptar cualquier otra medida que sea razonable, si las mercancías constituyen, o existe algún riesgo verosímil de que puedan pasar a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro efectivo para las personas o los bienes, o un peligro inaceptable para el medio ambiente o que sea contrario a alguna norma legal.

Variante B<sup>59</sup>

Pese a lo dispuesto en los artículos 13, 14, y 16 1), el porteador podrá descargar, destruir o hacer inofensivas todas aquellas mercancías que pasen a constituir un peligro efectivo para las personas o los bienes.

<sup>55</sup> Se sugiere suprimir “[cuidadosamente y como es debido]” por innecesario y repetitivo, dado que “con arreglo al presente Convenio” conlleva la obligación de transportar las mercancías debida y cuidadosamente. El proy. de art. 13 enuncia además una obligación general que será reforzada en artículos subsiguientes.

<sup>56</sup> Se ha insertado “recibir” y “entregar” a fin de reconocer explícitamente una y otra obligación del porteador.

<sup>57</sup> Conforme se dice en la nota 47 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se había señalado en el párr. 127 de A/CN.9/510 que se decidió colocar entre corchetes esta disposición para recordar que el Grupo de Trabajo habría de reconsiderar las cláusulas FIO (sin gastos de carga y descarga) y FIOS (sin gastos de carga, estiba y descarga) así como la relación entre esas cláusulas y el régimen de responsabilidad del porteador. El Grupo de Trabajo tal vez desee reconsiderar esta disposición a la luz de todo cambio que se haga en los arts. 13 y 14 1).

<sup>58</sup> La variante A del art. 15 está basada en el texto original del proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.21).

<sup>59</sup> La variante B está basada en los principios inspiradores del art. 13 de las Reglas de Hamburgo en lo concerniente a las facultades reconocidas a un porteador en todo supuesto de emergencia imputable al transporte de mercancías peligrosas.

*Artículo 16. Obligaciones propias de la travesía por mar*<sup>60</sup>

1. El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes de la travesía por mar, así como al comienzo y en el curso de dicha travesía<sup>61</sup>, a fin de:

- a) velar en todo momento por la navegabilidad del buque;
- b) tripular<sup>62</sup>, armar y avituallar debidamente al buque y mantenerlo así tripulado<sup>63</sup>, armado y avituallado durante toda la travesía<sup>64</sup>;
- c) encargarse de que las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como los contenedores que suministre el porteador y en cuyo interior o sobre los cuales se transporten mercancías, están y se mantienen en buen estado para la recepción, el transporte y la preservación de las mercancías.

[2. No obstante lo dispuesto en los artículos 13, 14, y 16 1), el porteador podrá sacrificar mercancías cuando ese sacrificio sea razonable para amparar la seguridad común o para salvaguardar de algún peligro<sup>65</sup> vidas humanas<sup>66</sup> u otros bienes que participen o formen parte de la común empresa.]<sup>67</sup>

---

<sup>60</sup> Texto enunciado en párr. 11 de A/CN.9/WG.III/WP.36, junto con las notas.

<sup>61</sup> Como se indica en la nota 55 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo convino en que el deber del porteador de actuar con la diligencia debida para mantener la navegabilidad del buque fuera una obligación sin solución de continuidad y en que, por lo tanto, se suprimieran todos los corchetes en el proy. de art. 16 1) incorporándose a su texto las palabras que en ellos figuraban. El Grupo de Trabajo convino asimismo en que al dar a la obligación el carácter de continua, podía alterarse el equilibrio que establecía el proyecto de convenio entre los riesgos del porteador y los del propietario de la carga, por lo que el Grupo de Trabajo debería tener presente la necesidad de mantener ese equilibrio al examinar el resto del convenio.

<sup>62</sup> Como se indicaba en la nota 56 de A/CN.9/WG.III/WP.36, se sugirió utilizar en la versión inglesa un lenguaje neutral, como pudiera ser “crew” en vez de la frase “man ... the ship”. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar esta sugerencia.

<sup>63</sup> *Ibid.*

<sup>64</sup> Como se indica en la nota 58 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que introdujera los cambios necesarios en el apartado b) para que quedara claro que regulaba una obligación continua. Se sugirió que tal vez bastara con aplicar las palabras “durante todo el viaje”. Otra posibilidad consistiría en insertar las palabras “de forma continua” a continuación de las palabras “mantenerlo así”.

<sup>65</sup> Como se indica en la nota 59 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que insertara en el texto algo que hiciera referencia a algún peligro inminente, procurando, no obstante, no prejuzgar ni alterar las reglas relativas a la avería gruesa. A fin de armonizar su texto con la Regla A de las Reglas de York-Amberes de 1994 se han insertado las palabras “de algún peligro” a continuación de las palabras “salvaguardar”.

<sup>66</sup> Como se indica en la nota 60 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que considerase la inclusión en el texto de una referencia a vidas humanas, que puede verse a continuación de las palabras “de algún peligro”.

<sup>67</sup> Como se indica en la nota 61 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo decidió mantener el proyecto de art. 16 2) entre corchetes y en su lugar actual, en espera de que se estudiara ulteriormente si procedía trasladarlo al capítulo 18 sobre la avería gruesa.

CAPÍTULO 6. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR PÉRDIDA,  
DAÑO O DEMORA

*Artículo 17. Fundamento de la responsabilidad*<sup>68</sup>

1. El porteador será responsable de la pérdida de las mercancías o del daño sufrido por ellas, así como de la demora en su entrega, si el demandante demuestra que:

- a) la pérdida, el daño o la demora; o
- b) el hecho que causó o que contribuyó a causar la pérdida, el daño o la demora

se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4. El porteador quedará exonerado total o parcialmente de su responsabilidad si, por su parte, demuestra que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o la demora no es imputable a falta suya ni de ninguna de las personas a que se hace referencia en el artículo 19.

2. Si el porteador, en vez de probar que está exento de culpa conforme a lo indicado en el párrafo 1, demuestra que uno de los hechos mencionados en el párrafo 3 fue el que causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o la demora, el porteador quedará, en dicho caso, exonerado total o parcialmente de su responsabilidad, a reserva de que sea aplicable alguna de las siguientes disposiciones:

- a) si el demandante demuestra que el porteador o una de las personas a que se hace referencia en el artículo 19 causó o contribuyó a causar el hecho que el porteador aduce, este último será responsable, total o parcialmente, de la pérdida, el daño o la demora;

- b) si el demandante demuestra que un hecho no enumerado en el párrafo 3 contribuyó a la pérdida, el daño o la demora y el porteador no puede demostrar que ese hecho no es imputable a falta suya ni de ninguna de las personas a que se hace referencia en el artículo 19, el porteador será, en dicho caso, responsable de parte de la pérdida, el daño o la demora;

- c) si el demandante demuestra que la pérdida, el daño o la demora fue o pudo haber sido causado, total o parcialmente por:

- i) deficiencias en la navegabilidad del buque;
  - ii) deficiencias de la tripulación, del armamento o del avituallamiento del buque; o por
  - iii) el hecho de que la bodega u otras partes del buque donde se transportan las mercancías (incluido todo contenedor que suministre el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transporten las mercancías) no estaban en buen estado para recibir las mercancías, transportarlas y preservarlas,
- y si el porteador no puede demostrar que

---

<sup>68</sup> Texto enunciado en párrs. 31 y 75 de A/CN.9/572, y aceptado a grandes rasgos en párrs. 33 y 80 de A/CN.9/572.

A) cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia, conforme a lo prescrito por el artículo 16 1); o

B) la pérdida, el daño o la demora no fue causado por ninguna de las circunstancias a las que se hace referencia en los anteriores incisos i), ii) y iii),

el porteador será, en dicho caso, total o parcialmente responsable de la pérdida, el daño o la demora.

3. Los hechos a que se hace referencia en el párrafo 2 son:

a) fuerza mayor;

b) riesgos, peligros y accidentes de la mar o de otras aguas navegables;

c) guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;

d) restricciones por concepto de cuarentena; intervenciones o impedimentos imputables a autoridades públicas o políticas, a dirigentes o a personas particulares, lo que incluye toda medida de detención, embargo o incautación no imputable a ningún acto del porteador o de alguna persona a la que se haga referencia en el artículo 19<sup>69</sup>;

e) huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo, o reducción intencional del ritmo laboral;

f) incendio a bordo del buque;

g) vicios ocultos en el [buque][barco] [medio de transporte]<sup>70</sup> que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;

h) algún acto u omisión del cargador o de cualquiera de las personas a las que se hace referencia en el artículo 35<sup>71</sup>, de la parte controladora, o del consignatario;

i) la manipulación, la carga, [la estiba,] o la descarga<sup>72</sup> de las mercancías [efectuada de hecho] por el cargador o por cualquiera de las personas a que se hace referencia en el artículo 35<sup>73</sup>, o por la parte controladora o el consignatario<sup>74</sup>;

j) merma de volumen o de peso o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la índole especial de las mercancías o a un defecto o vicio de éstas;

k) insuficiencia o estado defectuoso del embalaje o del marcado, si alguna de estas operaciones no fue efectuada por el porteador [o en su nombre];

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

---

<sup>69</sup> Deberá estudiarse si la remisión al art. 19 es necesaria.

<sup>70</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si se desea que figuren en este apartado los términos colocados entre corchetes.

<sup>71</sup> Deberá estudiarse si la remisión al art. 35 es necesaria.

<sup>72</sup> Cambio estilístico de la versión inglesa.

<sup>73</sup> Deberá estudiarse si la referencia al art. 35 es necesaria.

<sup>74</sup> Como se señala en párr. 76 de A/CN.9/572, el Grupo de Trabajo convino en añadir una nota al inciso i) para indicar que el texto definitivo dependería del resultado de las deliberaciones acerca del art. 14 2).

m) toda medida que sea razonable para salvar o intentar salvar bienes en la mar;

n) toda medida que sea razonable para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente;

[o) actos del porteador o de una parte ejecutante en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16 2), caso de haberse convertido las mercancías en un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, o cuando las mercancías hayan tenido que ser sacrificadas.]<sup>75</sup>

4. De haber quedado exonerado de una parte de su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en los párrafos anteriores del presente artículo, el porteador será únicamente responsable de la parte de la pérdida, del daño o de la demora que sea imputable al hecho o suceso del cual sea responsable con arreglo a los párrafos anteriores, y la responsabilidad deberá distribuirse en función de lo dispuesto en dichos párrafos.

*Artículo 18. Responsabilidad del porteador por no haber facilitado información e instrucciones*<sup>76</sup>

El porteador será responsable<sup>77</sup> de toda pérdida, daño [, demora]<sup>78</sup> o lesión corporal causada por un incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 29, salvo [y en la medida en] que el porteador pruebe que no fue falta suya ni de ninguna persona a la que se haga referencia en el artículo 19, lo que causó [o contribuyó a causar] la pérdida, el daño [, la demora] o la lesión corporal.

*Artículo 19. Responsabilidad subsidiaria del porteador*<sup>79</sup>

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 20 4)<sup>80</sup>, el porteador será responsable de los actos y omisiones de:

- a) toda parte ejecutante, y de
- b) toda otra persona, incluidos los subcontratistas, empleados<sup>81</sup> y agentes de una parte ejecutante, que cumpla o se comprometa a cumplir cualquiera de las

<sup>75</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee reconsiderar esta disposición a la luz de lo que se haga respecto del proy. de art. 33.

<sup>76</sup> Texto enunciado en párr. 18 de A/CN.9/WG.III/WP.39, junto con las notas. Como se indica en la nota 85 de A/CN.9/WG.III/WP.39, ciertos elementos de los proys. de art. 31 y 33, concernientes a la responsabilidad del porteador, se han numerado “art. 18”, en la expectativa de su eventual inserción en este lugar.

<sup>77</sup> Véase *infra*, nota 125.

<sup>78</sup> Véase *infra*, nota 127.

<sup>79</sup> Correcciones al texto enunciado en párr. 12 de A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>80</sup> Como se indica en la nota 63 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo decidió mantener el texto inicial de este artículo, pese a que se sugirió sustituirlo por “a reserva de la responsabilidad y de las limitaciones de la responsabilidad del porteador”, ya que el proy. de art. 19 regula las acciones dirigidas contra el porteador, mientras que el proy. de art. 20 4) regula las acciones dirigidas contra toda otra persona que no sea el porteador.

<sup>81</sup> Como se indica en la nota 64 de A/CN.9/WG.III/WP.36, tal vez se haya de estudiar la posibilidad de regular por separado la responsabilidad subsidiaria del porteador respecto de sus

obligaciones que incumben al 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, al igual que si dichos actos u omisiones fueran del propio porteador.

2. El porteador será únicamente responsable con arreglo al párrafo 1 cuando la parte ejecutante o alguna de esas personas haya cometido el acto o la omisión culpable en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado o agente.

*Artículo 20. Responsabilidad de una parte ejecutante marítima*<sup>82</sup>

1. Toda parte ejecutante marítima quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador con arreglo al presente Convenio y gozará de los derechos e inmunidades que el Convenio reconozca al porteador si el hecho a raíz del cual se haya producido la pérdida, el daño o la demora ocurrió a) durante el período en el que dicha parte ejecutante ejercía la custodia de las mercancías; o b) en cualquier otro momento en la medida en que participaba en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas por el contrato de transporte.

2. Si el porteador acepta asumir obligaciones que no le imponga el presente Convenio, o acepta que su responsabilidad por la demora en la entrega de las mercancías o por la pérdida o el daño que puedan sufrir esas mercancías sea superior a los límites fijados en los artículos 65, 64<sup>83</sup> y 26 4), ninguna parte ejecutante marítima quedará obligada por esa aceptación, salvo que dicha parte haya aceptado expresamente esas responsabilidades o esos límites.

3. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4, toda parte ejecutante marítima será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la que haya delegado la ejecución de cualquiera de las obligaciones que incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte, incluidos sus subcontratistas, empleados y agentes, al igual que si dichos actos u omisiones fueran de la propia parte ejecutante. Una parte ejecutante marítima sólo será responsable con arreglo al presente párrafo cuando dicha persona haya cometido el acto o la omisión culpable en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado o agente<sup>84</sup>.

---

empleados (que debe ser muy amplia) y su responsabilidad respecto de todo subcontratista (que podría ser algo más restringida).

<sup>82</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 12 de A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>83</sup> Como se indica en la nota 69 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo tomó nota de la sugerencia de que se limitara la remisión al proy. de art. 64, pues se sostuvo que si bien era aceptable hacer remisión a los párrs. 1), 3) y 4) del proyecto de art. 64 no debería hacerse remisión al párr. 2) del art. 64 por no ser la parte ejecutante responsable por daños no ubicados en la trayectoria de la operación de transporte. El Grupo de Trabajo decidió que esta sugerencia debería ser examinada algo más en detalle una vez que se hubiera tomado una decisión respecto de la inclusión del párr. 2) del proy. de art. 64 en el proyecto de convenio.

<sup>84</sup> Como se indica en la nota 74 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo reiteró su decisión de que la estructura de este párrafo reflejara la del nuevo proy. de art. 19, y aplazó a un ulterior período de sesiones el examen de los pareceres expresados respecto de que el proy. de art. 20 3) fuera aplicable a toda parte ejecutante tanto marítima como no marítima.

Variante A del párrafo 4<sup>85</sup>

4. De entablarse una acción con arreglo al presente Convenio contra una parte ejecutante marítima, el demandado podrá oponer toda excepción o limitación de la responsabilidad que sea oponible por el porteador con arreglo al presente Convenio si [demuestra que]<sup>86</sup> obró en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado o agente.

Variante B del párrafo 4

4. De entablarse una acción con arreglo al presente Convenio contra alguna persona, que no sea el porteador, a la que se haga referencia en el artículo 19 o en el párrafo 3, [particularmente contra algún empleado o agente del porteador contractual o de una parte ejecutante marítima,]<sup>87</sup> dicha persona podrá oponer toda excepción y limitación de la responsabilidad que sea oponible por el porteador con arreglo al presente Convenio, si [demuestra que]<sup>88</sup> obró en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado, o agente.

*Artículo 21. Responsabilidad mancomunada y solidaria, y compensación<sup>89</sup>*

1. De ser el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas responsables<sup>90</sup> por la pérdida de las mercancías, por todo daño que les sea ocasionado o por la demora en su entrega, su responsabilidad será mancomunada y solidaria [, siendo cada parte responsable por la totalidad del importe de la pérdida, del daño o de la demora, sin perjuicio de toda acción de repetición ejercitable contra toda otra parte

<sup>85</sup> Se sugiere esta variante como párr. 20 4) a fin de responder al deseo del Grupo de Trabajo indicado en nota 77 de A/CN.9/WG.III/WP.36, de que se examinara una variante por la que se limitara el alcance de este párrafo a la esfera marítima y en línea con el art. 4 2) que enuncia una regla similar para los empleados y agentes.

<sup>86</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la posibilidad de examinar si el texto entre corchetes debe suprimirse a fin de reducir la carga de la prueba impuesta sobre la parte ejecutante marítima.

<sup>87</sup> Como se indica en la nota 80 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la fórmula simplificada del texto inicial del párrafo que termina inmediatamente antes de “dicha persona”. De entablarse contra cualquier parte ejecutante marítima [, incluidos sus subcontratistas, empleados o agentes,] dicha persona ...”.

<sup>88</sup> Véase *supra*, nota 86.

<sup>89</sup> Texto enunciado en párr. 2 de A/CN.9/WG.III/WP.39, junto con las notas.

<sup>90</sup> Como se indica en la nota 3 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se observó que debería limitarse el alcance de esta regla a la parte ejecutante marítima. Al haberse formulado este proyecto de párrafo en forma de proyecto de artículo separado, se ha cambiado, para mayor claridad, el texto “Si la responsabilidad por la pérdida de las mercancías, por el daño sufrido por éstas o por el retraso en su entrega recae en el porteador y en una o más partes ejecutantes marítimas” de A/CN.9/WG.III/WP.36, en “De ser el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas responsables”. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si esta aclaración responde a las inquietudes expresadas en párr. 14 de A/CN.9/552, salvo la inquietud concerniente a la compensación que se examinará en el proy. de art. 21 3) *infra*.

solidariamente responsable]<sup>91</sup>, pero únicamente hasta el límite fijado en los artículos 22, 64 y 26.

2. A reserva de lo dispuesto en el artículo 66, la responsabilidad acumulada de todas esas personas no deberá exceder de los límites globales enunciados en el presente Convenio.

[3. De prosperar alguna demanda presentada contra una parte ejecutante no marítima por la pérdida de las mercancías, el daño que les sea ocasionado o la demora en su entrega, la suma percibida por el demandante será deducible de la suma reclamable en toda demanda subsiguiente presentada por el demandante, por esa misma pérdida, daño o demora, contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima.]<sup>92</sup>

#### *Artículo 22. Demora*<sup>93</sup>

Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no se entreguen en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo explícitamente estipulado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que sea razonable esperar de un porteador diligente, a la luz de las condiciones del contrato, de las características del transporte y de las circunstancias del viaje o de la travesía<sup>94</sup>.

#### *Artículo 23. Cálculo de la indemnización*<sup>95</sup>

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 64, la indemnización abonable por el porteador por toda pérdida o daño de las mercancías será calculada en función del valor de esas mercancías en el lugar y en el momento de su entrega, que se determinarán conforme a lo dispuesto en el artículo 11.

2. El valor de las mercancías se fijará en función de su precio en la bolsa de productos básicos o, de no cotizarse en dicha bolsa, en función de su precio del

---

<sup>91</sup> Según se indica en la nota 4 de A/CN.9/WG.III/WP.39 se ha insertado el texto entre corchetes para dotar de mayor claridad al término “responsabilidad mancomunada y solidaria”. Ahora bien, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar el empleo que se hace del término “responsabilidad mancomunada y solidaria” en otros muchos instrumentos internacionales, incluidos: art. 10 4) de las Reglas de Hamburgo; art. 27 4) de las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías, conforme fue enmendado por el Protocolo de Modificación de 1999 (“CIM-COTIF 1999”); art. 4 5) del Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte por vías de navegación interior, 2000 (“CMNI”); art. 30 3) del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, conforme fue enmendado por los protocolos de 1955 y 1975 (“Convenio de Varsovia”); y art. 36 3) del Convenio para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional, Montreal 1999 (“Convenio de Montreal”).

<sup>92</sup> Como se indica en la nota 7 de A/CN.9/WG.III.WP.39, se ha preparado una versión revisada en espera de que se opte por examinar más a fondo la preparación de una regla uniforme sobre compensación del importe de las reclamaciones o por dejar esta cuestión al arbitrio del derecho interno. Véase también nota 90, *supra*. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si este párrafo es necesario o si procede suprimirlo.

<sup>93</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en el párr. 3 de A/CN.9/WG.III.WP.39.

<sup>94</sup> El art. 22 2), anteriormente art. 16 2) de A/CN.9/WG.III.WP.32, ha pasado a ser art. 65 del nuevo capítulo sobre limitación de la responsabilidad.

<sup>95</sup> Texto enunciado en párr. 5 de A/CN.9/WG.III.WP.39.

mercado o, de no conocerse tampoco su precio de mercado, en función del valor que sea normal para mercancías de esa misma índole y de la misma calidad en el lugar de entrega.

3. En todo supuesto de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no deberá pagar indemnización alguna que no esté prevista en los párrafos 1 y 2, salvo que el porteador y el cargador hayan convenido en calcular la indemnización de un modo diferente, sin salirse de los límites establecidos en el capítulo 20.

*Artículo 24. Aviso en caso de pérdida, daño o demora*<sup>96</sup>

[Variante A del párrafo 1]<sup>97</sup>

1. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador ha hecho entrega de las mercancías, conforme aparezcan descritas en los datos del contrato, a menos que se haya dado aviso<sup>98</sup> [, por el consignatario o en su nombre.] de la pérdida o del daño sufrido por las mercancías<sup>99</sup>, junto con una indicación de la índole general de dicha pérdida o daño, al porteador o a la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, antes o en el momento mismo de efectuarse esa entrega, o, si la pérdida o el daño no son manifiestos, dentro de los [tres días laborables] [siete días] [siete días laborables en el lugar de la entrega] [siete días consecutivos] siguientes a la entrega de las mercancías. No se habrá de dar dicho aviso respecto de toda pérdida o daño que se haya constatado en el curso de una inspección conjunta<sup>100</sup> de las mercancías, efectuada por el consignatario junto con el porteador o la parte ejecutante cuya responsabilidad esté siendo alegada.]

[Variante B del párrafo 1]<sup>101</sup>

1. [El consignatario o una persona que actúe en su nombre deberá dar] [Deberá darse] aviso de la pérdida o del daño sufrido por las mercancías<sup>102</sup>, junto con una indicación de la índole general de dicha pérdida o daño, al porteador o a la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, antes o en el momento mismo de efectuarse la entrega, o, si la pérdida o el daño no son

<sup>96</sup> Correcciones al texto enunciado en párr. 9 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>97</sup> Como se indica en la nota 39 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se colocó entre corchetes, para su ulterior estudio el texto original y la versión reformulada del párr. 1, conforme se sugirió en párr. 66 de A/CN.9/552. La variante A del párr. 1 es el texto en A/CN.9/WG.III/WP.32, salvo la supresión de “[un plazo razonable]” conforme se decidió en párr. 75 de A/CN.9/552, junto con las adiciones señaladas.

<sup>98</sup> Como se indica en la nota 40 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el art. 3 del proyecto de convenio enuncia que el aviso que ha de darse a tenor de la regla del párr. 1, y de algunas otras reglas, podrá cursarse por vía electrónica; de lo contrario, habrá de darse por escrito.

<sup>99</sup> Se suprimió, por innecesario, el texto “o concerniente a las mismas”.

<sup>100</sup> Como se indica en la nota 43 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se sugirió en el párr. 95 de A/CN.9/525 que tal vez resultaran más apropiadas, en un contexto de tradición civilista, las expresiones “inspección concurrente” o “inspección contradictoria”.

<sup>101</sup> Como se indica en la nota 44 de A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante B del párr. 1 es el texto del párr. 66 de A/CN.9/552.

<sup>102</sup> Véase *infra*, nota 212.

manifiestos, dentro de [los tres días laborables]<sup>103</sup> [los \_\_\_ días laborables en el lugar de la entrega,] [los \_\_\_ días consecutivos] siguientes a la entrega de las mercancías. [Todo tribunal [podrá] [deberá] tener en cuenta la ausencia eventual de dicho aviso, al decidir si el demandante ha cumplido con su obligación de probar los hechos, que le incumbe a tenor del artículo 17 1).] No se requerirá dicho aviso respecto de toda pérdida o daño que se haya constatado en una inspección conjunta de las mercancías, llevada a cabo por el consignatario junto con el porteador o la parte ejecutante cuya responsabilidad esté siendo alegada.]

2. No será abonable indemnización alguna, con arreglo al artículo 22, por pérdida alguna imputable a demora, salvo que se haya dado aviso al porteador dentro de los 21 días consecutivos siguientes a la entrega de las mercancías.
3. De darse el aviso prescrito en el presente artículo a la parte ejecutante que haya hecho entrega de las mercancías, ese aviso surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso dado al porteador surtirá el mismo efecto que un aviso dado a una parte ejecutante marítima.
4. En todo caso de pérdida o daño efectivo o presunto, las partes interesadas en una reclamación o controversia deberán darse mutuamente toda facilidad que sea razonable para inspeccionar y tasar las mercancías y deberán dar acceso a todo expediente o documento concerniente al transporte de las mercancías.

#### CAPÍTULO 7. DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS A CIERTAS ETAPAS DEL TRANSPORTE

##### *Artículo 25. Desvío de ruta durante el transporte por mar*

###### [Variante A]<sup>104</sup>

1. El porteador no será responsable de la pérdida, del daño o de la demora en la entrega que resulte de algún desvío de ruta efectuado para salvar o intentar salvar alguna vida [o bienes] en la mar [, o que resulte de cualquier otro desvío [razonable]].
2. Cuando con arreglo al derecho interno aplicable un desvío de ruta constituya de por sí un incumplimiento de las obligaciones del porteador, ese incumplimiento surtirá únicamente efecto en consonancia con lo dispuesto en el presente Convenio<sup>105</sup>.]

---

<sup>103</sup> Como se indica en párr. 75 de A/CN.9/552, el Grupo de Trabajo decidió suprimir la expresión “[un plazo razonable]” del texto original de donde se tomó la presente variante.

<sup>104</sup> Como se indica en la nota 59 de A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante A ha sido tomada de A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>105</sup> Como se indica en la nota 60 de A/CN.9/WG.III/WP.39, cabría formular una variante de este párrafo que dijera:

“Cuando con arreglo al derecho interno aplicable, un desvío de ruta constituya de por sí un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho incumplimiento no privará al porteador o a la parte ejecutante de su derecho a invocar toda excepción o todo límite de la responsabilidad que haya previsto el presente Convenio”.

[Variante B]<sup>106</sup>

1. El porteador no será responsable de la pérdida, del daño, o de la demora en la entrega que sea imputable a un desvío de ruta efectuado para salvar o intentar salvar alguna vida o ciertos bienes en la mar o a cualquier otro desvío que sea razonable.
2. En la medida en que un desvío de ruta constituya un incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo a alguna norma jurídica reconocida por el derecho interno o por el presente Convenio, esa norma será aplicable únicamente cuando el desvío efectuado no sea razonable respecto de la ruta asignable a un buque.
3. En la medida en que un desvío de ruta constituya un incumplimiento de alguna obligación del porteador, ese incumplimiento surtirá únicamente efecto en el marco de lo estatuido al respecto en el presente Convenio. En particular, ese desvío no privará al porteador de ninguno de sus derechos a tenor del presente Convenio, salvo en la medida de lo previsto a dicho respecto en el artículo 66.]

*Artículo 26. Carga sobre cubierta a bordo de un buque*<sup>107</sup>

1. Las mercancías sólo se podrán transportar sobre la cubierta de un buque, o apiladas sobre cubierta\*:
  - a) si así lo exige alguna norma legal, administrativa o reglamentaria aplicable, o
  - b) si las mercancías se transportan en o sobre contenedores [, diseñados para dicho transporte,] que viajen sobre cubiertas que estén equipadas para el transporte de esos contenedores, o
  - c) [en supuestos no regulados por los apartados a) o b) del presente párrafo,] si el transporte sobre cubierta [está en consonancia con lo estipulado en el contrato de transporte, o si] responde a alguna costumbre, uso o práctica del comercio, o si se hace conforme a ciertos usos o prácticas del ramo de que se trate.
2. De efectuarse el transporte de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en los apartados a) o c) del párrafo 1, el porteador no será responsable de la pérdida o del daño que sufran dichas mercancías, o de la demora en su entrega que sea imputable a los riesgos especiales que entrañe su transporte sobre cubierta. De efectuarse el transporte de las mercancías sobre cubierta, o en contenedores apilados sobre la misma, con arreglo a lo previsto en el apartado b) del párrafo 1, el porteador sí será

---

De adoptarse esta variante, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si estima necesario mantener la regla enunciada en el párr. 1 del artículo.

<sup>106</sup> Como se indica en la nota 61 de A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante B ha sido tomada del proyecto de artículo propuesto en párr. 38 de A/CN.9/WG.III/WP.34.

<sup>107</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en el párr. 13 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

\* Nota del traductor: Esta lectura del original inglés no es la única posible. “*on board*” y “*above board*” pueden ser dos expresiones prácticamente sinónimas, ya que es habitual en los textos legales del “*common law*” mencionar todas las variantes de lenguaje en uso. De ser así, la versión española sólo debería hablar de “carga sobre cubierta”.

responsable de la pérdida o del daño que sufran dichas mercancías, o de la demora en su entrega, con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio, sin que haya de tenerse en cuenta la circunstancia de que el transporte se haya efectuado directamente sobre cubierta, o en contenedores o bultos apilados sobre cubierta. De transportarse las mercancías sobre cubierta en casos distintos de los permitidos a tenor del párrafo 1, el porteador será responsable, al margen de lo dispuesto por el artículo 17, de toda pérdida o daño que sufran las mercancías, o de toda demora en su entrega, que sea exclusivamente imputable a su transporte sobre cubierta<sup>108</sup>.

3. De efectuarse el transporte de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el apartado c) del párrafo 1, el hecho de que ciertas mercancías vayan sobre cubierta deberá hacerse constar en los datos del contrato. De lo contrario, recaerá en el porteador la carga de tener que probar que su transporte sobre cubierta cumple con lo dispuesto en el apartado c) del párrafo 1 y, caso de que se emita un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, el porteador no tendrá derecho a invocar la regla de ese apartado frente a un tercero que haya adquirido de buena fe dicho título o documento<sup>109</sup>.

[4. Si el porteador es responsable, con arreglo al presente artículo, de la pérdida o del daño que sufran las mercancías transportadas sobre cubierta, o de la demora en su entrega, su responsabilidad quedará limitada conforme a lo previsto en los artículos 22 y 64 y 66 1); pero, si el porteador y el cargador han convenido [expresamente] en que las mercancías se transporten bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho a limitar su responsabilidad por toda pérdida de las mercancías o por todo daño que hayan sufrido [[en la medida que dicho daño sea] [que sea exclusivamente] imputable al hecho de que fueron transportadas sobre cubierta]<sup>110</sup>.]<sup>111</sup>

*[Artículo 27. Tramo que preceda o que siga al transporte por mar*

1. Cuando surja una reclamación o una controversia por pérdida o daño de las mercancías o por demora que se produjo enteramente durante el período de responsabilidad del porteador pero que ocurrió:

- a) antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque; o
- b) una vez descargadas las mercancías del buque pero antes de ser entregadas al consignatario;

<sup>108</sup> Como se indica en la nota 63 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez deba examinarse más a fondo el párr. 2, en conjunción con el proy. de art. 17 4) aun cuando los cambios efectuados en el art. 17 4) tal vez hagan dicho examen innecesario.

<sup>109</sup> Como se indica en la nota 64 de A/CN.9/WG.III/WP.39, proseguirá el examen del párr. 3, así como la cuestión de si la regla en él enunciada debe ser aplicable al supuesto de un tercero que haya depositado su confianza en un título o documento electrónico de transporte no negociable.

<sup>110</sup> Conforme se indica en la nota 67 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se colocó entre corchetes el texto “que sea exclusivamente imputable al hecho de haber sido transportadas sobre cubierta”. Se ha añadido a dicho texto una nueva variante.

<sup>111</sup> Como se indica en nota 69 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se colocó el párr. 4 entre corchetes para su examen en un ulterior período de sesiones, en el que se examinaría su relación con el proy. de art. 66.

y, si al producirse dicha pérdida, dichos daños o dicha demora, el régimen de un convenio internacional [o del derecho interno]:

- i) es aplicable, a tenor de su propio texto, a la totalidad o a una parte de las actividades que incumben durante dicho período al porteador con arreglo al contrato de transporte, [independientemente de si es o no necesario emitir un determinado documento a fin de que dicho convenio internacional sea aplicable]<sup>112</sup>, y
- ii) si dicho régimen regula explícitamente la responsabilidad del porteador, y toda limitación de la misma, o el plazo de que se disponga para presentar demandas, y
- iii) si no cabe excluir dicho régimen por vía contractual, ya sea en ningún caso o ya sea cuando dicha exclusión se haga en detrimento del cargador,

ese régimen prevalecerá sobre el presente Convenio en la medida en que sea de derecho imperativo, conforme se indica en el anterior inciso iii).]

[2. Lo dispuesto en el párrafo 1 no afectará a la aplicación del artículo 64 2)<sup>113</sup>.]

[3. El artículo 27 será aplicable cualquiera que sea la norma de derecho interno por lo demás aplicable al contrato de transporte<sup>114</sup>.]

## CAPÍTULO 8. OBLIGACIONES DEL CARGADOR

### *Artículo 28. Entrega de las mercancías para su transporte*<sup>115</sup>

De no estipularse otra cosa en el contrato de transporte, el cargador deberá hacer entrega de las mercancías listas para su transporte y en un estado que les permita resistir el transporte previsto, así como las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o afianzamiento, y descarga, y deberá entregarlas en condiciones que no se presten a causar lesión corporal o daño alguno. En el supuesto de que las mercancías se entreguen en o sobre un contenedor o remolque envasado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y afianzar las mercancías, en o sobre ese contenedor o remolque de tal forma que las mercancías resistan el transporte previsto, así como las operaciones de carga, manipulación y descarga del

<sup>112</sup> Como se indica en párr. 55 de A/CN.9/WG.III/21, el texto entre corchetes refleja la regla aplicable con arreglo al Convenio de 1980 concerniente al transporte ferroviario internacional ("COTIF"). Tras la entrada en vigor del Protocolo de 1999 para la modificación del Convenio COTIF, prevista en el otoño del 2005, tal vez el Grupo de Trabajo desee suprimir el texto entre corchetes.

<sup>113</sup> Si se suprime el art. 64 2) deberá suprimirse asimismo este párrafo.

<sup>114</sup> Como se indica en párr. 54 de A/CN.9/WG.III/WP.21, este párrafo enuncia una regla de conflicto de leyes que tiene por objeto salvaguardar la aplicabilidad de todo convenio aplicable al transporte terrestre. Además, como se indica en las notas 42 y 231 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el proy. de art. 27 ha dado lugar a que se pida la inserción en el cap. 19 de una regla aplicable a los conflictos eventuales concernientes a la aplicabilidad de dos o más convenios internacionales. Se insertó el proy. de art. 89 en respuesta a esa petición.

<sup>115</sup> Texto enunciado en párr. 14 de A/CN.9/WG.III/WP.39, junto con las notas.

contenedor o el remolque, y deberá entregarlas en condiciones que no se presten a ocasionar lesión corporal o daño alguno<sup>116</sup>.

*Artículo 29. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones*<sup>117</sup>

El porteador deberá facilitar [oportunamente]<sup>118</sup> al cargador toda información que éste solicite, y de la que el porteador tenga conocimiento, así como las instrucciones que sean razonablemente necesarias o que puedan ser de interés para el cargador a fin de que éste pueda cumplir con sus obligaciones conforme a lo prescrito en el artículo 28<sup>119</sup>. [La información y las instrucciones que se faciliten deberán ser exactas y completas.]<sup>120</sup>

*Artículo 30. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos*<sup>121</sup>

El cargador deberá facilitar [oportunamente] al porteador toda la información, las instrucciones y los documentos [exactos y completos]<sup>122</sup> que puedan ser razonablemente necesarios para:

a) La manipulación y el transporte de las mercancías, incluidas las precauciones que deba adoptar el porteador o una parte ejecutante, salvo en la medida en que el cargador pueda suponer razonablemente que esa información es ya conocida del porteador<sup>123</sup>;

b) El cumplimiento de toda norma legal o reglamentaria, y de toda otra obligación impuesta por las autoridades respecto del transporte previsto, así como

<sup>116</sup> Como se indica en la nota 71 de A/CN.9/WG.III/WP.39, a fin de mejorar la formulación del texto, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la siguiente variante de la segunda oración del proy. de art. 28:

“En el supuesto de que las mercancías se entreguen en el interior o sobre un contenedor o remolque envasado por el cargador, dicha obligación será asimismo aplicable a las operaciones de estiba, sujeción y afianzamiento de las mercancías en el interior o sobre el contenedor o remolque.”

<sup>117</sup> Texto enunciado en párr. 15 de A/CN.9/WG.III/WP.39, junto con las notas.

<sup>118</sup> Como se indica en la nota 72 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se suprimió el proy. de art. 28 de A/CN.9/WG.III/WP.32, sustituyéndose su texto por una mención en el proy. de art. 29 de que el cargador deberá facilitar “[oportunamente]” la información y las instrucciones que puedan ser requeridas.

<sup>119</sup> Como se indica en la nota 73 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez deba volverse a examinar la variante ofrecida en el párr. 128 de A/CN.9/552, “salvo que el porteador pueda razonablemente suponer que el cargador ya conoce esos datos”.

<sup>120</sup> Como se indica en la nota 74 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha insertado, para su ulterior examen, la fórmula “[la información y las instrucciones que se faciliten deberán ser exactas y completas]”.

<sup>121</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 16 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>122</sup> Como se indica en la nota 75 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se han insertado para su ulterior examen los textos “[oportunamente]” y “[exactos y completos y ...]”.

<sup>123</sup> Como se indica en la nota 76 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se mantuvo el texto actual para su ulterior estudio, pero se añadió al final del apartado a) el texto “salvo en la medida en que el cargador pueda suponer razonablemente que esa información es ya conocida del porteador”.

para la obtención de toda licencia y la presentación de toda instancia o solicitud concerniente a las mercancías;

c) La compilación de los datos del contrato y la emisión de todo título de transporte o documento electrónico de transporte que se vaya a utilizar, particularmente los datos a que se hace referencia en el artículo 38 1) b) y c); el nombre de la parte que se ha de designar como cargador en los datos del contrato; el nombre del consignatario, de haber alguno; y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte, caso de ser emitido, a menos que el cargador pueda razonablemente suponer que esos datos son ya conocidos del porteador.

*Artículo 31. Fundamento de la responsabilidad del cargador*<sup>124</sup>

1. El cargador será responsable<sup>125</sup> de toda pérdida<sup>126</sup>, daño, [demora]<sup>127</sup> o lesión corporal causada por las mercancías, y de todo incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 28 y al apartado a) del artículo 30, [salvo] [salvo y en la medida en] [salvo en la medida en] que el cargador demuestre que ninguna falta suya ni de persona alguna a la que se haga referencia en el artículo 35 causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño [, la demora] o la lesión corporal.

[Variante A del párrafo 2]<sup>128</sup>

2. El cargador será responsable<sup>129</sup> de toda pérdida o daño imputable al incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo a lo dispuesto en los apartados b) y c) del artículo 30.]

[Variante B del párrafo 2]<sup>130</sup>

2. Se considerará que el cargador garantiza al porteador, al recibir éste las mercancías, la oportunidad, exactitud e integridad de la información, de las

<sup>124</sup> Las correcciones se hacen al texto del párr. 18 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>125</sup> Como se indica en la nota 77 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha reformulado el art. 31 1) para reflejar lo dispuesto en lo concerniente a la responsabilidad del porteador en el proy. de art. 17 1) de A/CN.9/WG.III/WP.36. Se ha suprimido toda mención de las partes frente a las que el cargador ha de responder en consonancia con lo ya dispuesto en el proy. de art. 17 y, conforme se observó en el párr. 144 de A/CN.9/552, tal vez se haya de reconsiderar más adelante la cuestión de la responsabilidad frente al consignatario y a la parte controladora, conforme al texto original del proy. de art. 29 en A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>126</sup> Conforme al orden sintáctico inglés se hace aquí una reformulación como se hace en la versión española.

<sup>127</sup> Como se indica en la nota 78 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se cita aquí la “demora” para reflejar lo dispuesto en el proy. de art. 17, pero se ha colocado entre corchetes ya que no se ha examinado expresamente en el contexto del proy. de art. 31.

<sup>128</sup> Como se indica en la nota 80 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha retenido una regla de la responsabilidad estricta o absoluta para el supuesto de que el cargador no haya cumplido con sus obligaciones con arreglo a lo dispuesto en los apartados b) y c) del proy. de art. 30.

<sup>129</sup> Véase *supra*, nota 125.

<sup>130</sup> Como se indica en la nota 82 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha introducido entre corchetes una disposición similar a la enunciada en el art. III.5 de las Reglas de La Haya. Se ha revisado este texto conforme puede verse indicado a partir de la versión en A/CN.9/WG.III/WP.39.

instrucciones y de los documentos que el cargador está obligado a facilitar con arreglo a lo dispuesto en los apartados b) y c) del artículo 30. El cargador deberá indemnizar al porteador de las pérdidas y de los daños y gastos que sean imputables a todo incumplimiento de sus obligaciones con arreglo a los apartados b) y c) del artículo 30 o que resulten de ese incumplimiento. El derecho del porteador a ser indemnizado no limitará de modo alguno su responsabilidad, con arreglo al contrato de transporte, frente a toda otra persona que no sea el cargador.]

3. Cuando la pérdida o el daño [o la lesión corporal] sean consecuencia de que tanto el cargador como el porteador han incumplido sus obligaciones respectivas, el cargador y el porteador serán mancomunadamente responsables frente al consignatario y a la parte controladora<sup>131</sup> por tal pérdida o daño [o lesión corporal]<sup>132</sup>.

*[Artículo 32. Falsedad en lo declarado por el cargador]<sup>133</sup>*

El porteador no será responsable de la demora en la entrega de las mercancías, ni de su pérdida o del daño que les sea ocasionado o concerniente a dichas mercancías, si la índole o el valor de las mercancías fueron erróneamente descritos por su cargador, en algún aspecto importante, ya sea en el contrato de transporte o en algún título de transporte o documento electrónico de transporte.]<sup>134</sup>

*Artículo 33. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas<sup>135</sup>*

1. Por “mercancías peligrosas” se entenderá toda mercancía que por su índole o estado constituya, o pueda razonablemente llegar a constituir, un peligro para las personas o los bienes, o un peligro para el medio ambiente que sea inaceptable o contrario a la normativa legal aplicable.

2. El cargador deberá señalar toda mercancía peligrosa con una marca o etiqueta de conformidad con lo estatuido por toda norma legal o reglamentaria o todo otro requisito normativo que sea aplicable durante cualquiera de las etapas del transporte previsto de las mercancías. Todo cargador, que no obre así, será responsable frente al porteador y frente a toda parte ejecutante de toda pérdida, daño o demora y de los gastos directos o indirectos a que dé lugar o que resulten de dicho incumplimiento.

<sup>131</sup> Como se indica en la nota 83 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez proceda reconsiderar más adelante la cuestión de la responsabilidad frente al consignatario y frente a la parte controladora.

<sup>132</sup> Como se indica en la nota 84 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se retuvo para su ulterior examen el párr. 3 de la variante B del proy. de art. 31 (A/CN.9/WG.III/WP.32). El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si esta disposición relativa a las causas concurrentes debe reflejar también lo dispuesto en el párrafo correspondiente del proy. de art. 17.

<sup>133</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 20 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>134</sup> Como se indica en la nota 90 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha colocado entre corchetes el proy. de art. 32 y se examinarán en un futuro período de sesiones las cuestiones del nexo de causalidad entre la declaración y la eventual demora, así como la indemnización de los daños imputables a la demora. Cabría, además, colocar al proy. de art. 32 en el cap. 6 concerniente a la responsabilidad del porteador.

<sup>135</sup> Este texto refleja mejor las deliberaciones del Grupo de Trabajo en su solicitud en los párrs. 146 a 148 de A/CN.9/552 y sustituye al texto propuesto en el párr. 19 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

3. El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la índole o estado peligroso de las mercancías, antes de que el consignador haga entrega de ellas al porteador o a una parte ejecutante. De no obrar así el cargador y de no enterarse el porteador o alguna parte ejecutante, por algún otro conducto, de su índole o estado peligroso, el cargador será responsable frente al porteador y frente a dicha parte ejecutante de la pérdida, del daño, de la demora y de los gastos directos o indirectos a que dé lugar o que resulten de dicha remesa.

*Artículo 34. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador*<sup>136</sup>

Si una persona designada en los datos del contrato como “cargador”, pese a no serlo en el sentido de la definición dada en el apartado h) del artículo 1, [acepta el] [recibe el] [pasa a ser el tenedor del] título de transporte o [el] [del] documento electrónico de transporte, dicha persona: a) quedará sujeta [a las responsabilidades y obligaciones] que incumben al cargador con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo y en el artículo 59; y b) gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente capítulo y el capítulo 14 reconocen al cargador.

*Artículo 35. Responsabilidad subsidiaria del cargador*<sup>137</sup>

El cargador será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la que haya delegado el cumplimiento de alguna de sus obligaciones enunciadas en el presente capítulo, lo que incluye a todo subcontratista, empleado o agente y a cualquier otra persona [salvo el porteador o las partes ejecutantes] que actúe, directa o indirectamente, a instancia suya o bajo su supervisión o control, al igual que si dichos actos u omisiones fueran suyos. Con arreglo al presente artículo, la responsabilidad sólo recaerá en el cargador cuando dicha persona haya cometido el acto o la omisión de que se trate en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado o agente del cargador<sup>138</sup>.

*[Artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador]*<sup>139</sup>

Si el contrato de transporte estipula que la responsabilidad del cargador o de toda otra persona designada en los datos del contrato como cargador se extinguirá, total o parcialmente, de producirse un determinado hecho o a partir de determinado momento, tal extinción no será válida:

<sup>136</sup> Las correcciones se hacen a un texto enunciado en párr. 21 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Como se indica en la nota 91 de A/CN.9/WG.III/WP.39, debería examinarse más en detalle el alcance de esta disposición, así como si procede que sea una regla meramente supletoria para el supuesto de que no se conozca la identidad del cargador contractual.

<sup>137</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 22 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Los cambios tienen por objeto alinear este artículo con el art. 19 concerniente a la responsabilidad subsidiaria del porteador.

<sup>138</sup> Como se indica en la nota 94 de A/CN.9/WG.III/WP.39 se mantuvo el texto actual para su ulterior examen, y convendría considerar en un futuro período de sesiones lo relativo a la interacción entre lo dispuesto en este artículo y lo dispuesto en los proys. de art. 14 2) y 32.

<sup>139</sup> Anteriormente art. 43 2) de A/CN.9/WG.III/WP.32 reubicado aquí al haberse suprimido el cap. 9 relativo al flete.

- a) Por lo que se refiere a cualquier responsabilidad que el presente capítulo imponga al cargador o a alguna persona a la que se haga referencia en el artículo 34; o
- b) Por lo que se refiere a toda suma pagadera al porteador con arreglo al contrato de transporte, salvo en la medida en que el porteador disponga de una garantía adecuada<sup>140</sup> para el cobro de dichas sumas;
- c) En la medida en que dicha extinción sea contraria a lo dispuesto en el artículo 63<sup>141</sup>.]

## CAPÍTULO 9. TÍTULOS DE TRANSPORTE Y DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE<sup>142</sup>

### *Artículo 37. Emisión de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte*

Al hacer entrega de las mercancías al porteador o a una parte ejecutante:

- a) El consignador tendrá derecho a obtener un título de transporte o, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 a), un documento electrónico de transporte que deje constancia de que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías; y
- b) El cargador o, si el cargador previene de ello al porteador, la persona a la que se hace referencia en el artículo 34, tendrá derecho a obtener del porteador un título de transporte negociable o, con arreglo a lo dispuesto en el apartado a) del artículo 5, un documento electrónico de transporte negociable apropiado, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido, explícita o implícitamente, en que no se utilice ni título de transporte ni documento electrónico de transporte negociable alguno, o salvo que utilizar dicho título o documento sea contrario a la costumbre, los usos o la práctica comercial del ramo<sup>143</sup>.

### *Artículo 38. Datos del contrato*

1. Los datos del contrato consignados en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte al que se hace referencia en el artículo 37 deberán incluir:

---

<sup>140</sup> Dada la supresión del anterior proyecto de art. 45 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se ha suprimido del texto del proyecto de artículo el miembro de la frase “conforme al art. 45 ...” como respuesta a dicha supresión.

<sup>141</sup> Como se indica en la nota 208, *infra*, se suprimió el anterior proyecto de art. 62 de A/CN.9/WG.III/WP.32 a favor del proyecto de art. 61 bis que se ha reenumerado como art. 63.

<sup>142</sup> Con la salvedad de la reenumeración señalada y de ciertos epígrafes propuestos para los artículos y mejoras de estilo, así como de ciertos ajustes efectuados a raíz de los criterios concernientes al comercio electrónico aprobados por el Grupo de Trabajo en párr. 200 de A/CN.9/576 (para la revisión del art. 37) y en los párrs. 207, 209 y 210 de A/CN.9/576 (para la revisión del art. 39), este cap. sigue básicamente el texto enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>143</sup> Como se indica en la nota 127 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se reconoció en lo concerniente al apartado a), que dado que, conforme a la definición del proy. de art. 1 n), no todo documento de transporte ha de cumplir la función de dejar constancia de la recepción de las mercancías por el porteador, era importante que, con arreglo al apartado a), el documento de transporte debería cumplir esa función de recibo.

- a) Una descripción de las mercancías;
- b) Las marcas principales requeridas para identificar las mercancías, conforme sean entregadas por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante;
- c) i) El número de bultos o de unidades, o la cantidad, conforme a lo que sea entregado por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante, y  
ii) El peso, conforme a lo que sea entregado por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante<sup>144</sup>;
- d) Una declaración acerca del buen estado y de las buenas condiciones aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;
- e) El nombre y la dirección del porteador; y
- f) la fecha
- i) en la que el porteador o una parte ejecutante recibieron las mercancías, o
- ii) en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o
- iii) en la que se haya emitido el título de transporte o el documento electrónico de transporte<sup>145</sup>.

2. La indicación en el párrafo 1 concerniente “al buen estado y las buenas condiciones aparentes” de las mercancías, se entenderá referida al estado y las condiciones de las mercancías conforme se haya comprobado a raíz de:

- a) Una inspección externa razonable de las mercancías según estén embaladas en el momento en que el cargador las entregue al porteador o a una parte ejecutante, y
- b) Cualquier inspección adicional que el porteador o una parte ejecutante realice de hecho antes de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte.

---

<sup>144</sup> Como se indica en la nota 129 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó la inquietud en el párr. 28 de A/CN.9/576 de que cabría interpretar esta frase en un sentido que impondría una carga excesiva sobre el cargador, a lo que se respondió que esta regla no tenía por objeto imponer responsabilidad alguna al cargador. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la conveniencia de sustituir la frase “conforme sean entregadas por el cargador” por “caso de ser entregadas por el cargador”.

<sup>145</sup> Como se indica en la nota 130 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió que el Grupo de Trabajo estudiara la posibilidad de reformular el párr. 1 incluyendo el nombre y la dirección del consignatario entre los datos del contrato que deberán consignarse en el título de transporte. Véanse también los cambios sugeridos al proyecto de art. 48, *infra*. El Grupo de Trabajo tal vez desee determinar si el nombre y la dirección del consignatario deben figurar en una lista de datos imperativos, y como se sancionará todo incumplimiento de la obligación de facilitar datos imperativos. La sanción podrá variar según que el título o documento de transporte emitido sea o no negociable.

*Artículo 39. Firma*<sup>146</sup>

1. Todo título de transporte deberá estar firmado por el porteador o por una persona que actúe con poder del porteador.
2. Todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe con poder del porteador. Dicha firma electrónica deberá identificar al signatario en su relación con el documento electrónico de transporte y deberá indicar que el porteador autoriza el documento electrónico de transporte<sup>147</sup>.

*Artículo 40. Deficiencias en los datos del contrato*

1. La ausencia de uno o más de los datos del contrato a los que se hace referencia en el artículo 38 1), o la inexactitud de uno o más de dichos datos, no afecta de por sí a la naturaleza o validez jurídica del título de transporte o del documento electrónico de transporte.
2. Si los datos del contrato incluyen la fecha, pero no indican debidamente su significado, se considerará que la fecha es:
  - a) Cuando los datos del contrato indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque, la fecha en que todas las mercancías consignadas en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte quedaron cargadas a bordo del buque; o
  - b) Cuando los datos del contrato no indiquen que las mercancías se cargaron a bordo de un buque, la fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibieron las mercancías.
- [3. Si los datos del contrato no identifican al porteador, pero indican que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque designado, se presumirá que el propietario inscrito del buque es el porteador. El propietario inscrito podrá rebatir esa presunción si prueba que el buque se hallaba, al efectuarse el transporte, bajo contrato con un fletador que haya fletado el buque a casco desnudo, lo que transfiere la responsabilidad contractual del transporte de las mercancías al fletador identificado como fletador a casco desnudo. [Si el propietario inscrito rebate la

---

<sup>146</sup> Si bien el Grupo de Trabajo revisó este proyecto de artículo durante su examen de los aspectos concernientes al comercio electrónico del proyecto de convenio, el texto original enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.32 llevaba la siguiente nota 132: El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si debiera definirse el concepto de firma como se hace, por ejemplo, en el art. 14 3) de las Reglas de Hamburgo, particularmente a la luz de la práctica comercial moderna.

<sup>147</sup> A raíz del examen de las disposiciones relativas al comercio electrónico del proyecto de convenio el Grupo de Trabajo aprobó, en su 15º período de sesiones, estos cambios (párrs. 205 y 207 de A/CN.9/576) para su ulterior estudio. La Ley Modelo de las Naciones Unidas sobre Firmas Electrónicas de 2001 define la firma electrónica como, “los datos en forma electrónica consignados en un mensaje de datos, o adjuntados o lógicamente asociados al mismo, que puedan ser utilizados para identificar al firmante en relación con el mensaje de datos e indicar que el firmante aprueba la información recogida en el mensaje de datos”. Dado que este término aparece una sola vez en el proyecto de convenio, se sugiere que no es necesario definirlo. La disposición retiene, no obstante, la referencia a las funciones esenciales de la firma electrónica (es decir, identificar al firmante e indicar que aprueba el documento). La única referencia radica en que el proyecto de convenio utiliza el término “autorizar” en vez de “aprobar”.

presunción de que él es el porteador con arreglo al presente artículo, se presumirá que el fletador a casco desnudo en el momento del transporte es el porteador, al igual que se presumió que el propietario inscrito era el porteador.]]<sup>148</sup>

4. Si los datos del contrato no indican que las mercancías estaban en buen estado y en buenas condiciones aparentes en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió del consignador, el título de transporte o el documento electrónico de transporte constituirá, según corresponda, o bien prueba rebatible o bien prueba concluyente con arreglo al artículo 43 de que las mercancías estaban en buen estado y en buenas condiciones aparentes en el momento en que el consignador las entregó al porteador o a una parte ejecutante.

*Artículo 41. Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato*

El porteador, si obra de buena fe cuando emite un título de transporte o un documento electrónico de transporte, podrá formular reservas a la información a la que se hace referencia en el artículo 38 1) a), 38 1) b) o 38 1) c) en los supuestos y de la manera que se describen a continuación para indicar que el porteador no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador:

a) En el caso de mercancías no transportadas en contenedores

i) si el porteador puede demostrar que carecía de medios razonables para verificar la información facilitada por el cargador, podrá hacerlo constar en los datos del contrato, indicando la información a que se refiera, o

ii) si el porteador tiene buenas razones para estimar que la información facilitada por el cargador es inexacta, podrá incluir una cláusula indicando lo que razonablemente entiende por información exacta.

b) En el caso de mercancías entregadas al porteador o a una parte ejecutante en un contenedor cerrado, a menos<sup>149</sup> que el porteador o una parte ejecutante inspeccione efectivamente las mercancías que se encuentren en el interior del contenedor o adquiera de alguna otra forma un conocimiento efectivo del contenido del contenedor antes de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte; ahora bien, en dicho supuesto, siempre que le sea posible formular reservas, caso de que estime razonablemente que la información facilitada por el

<sup>148</sup> Como se indica en la nota 137 de A/CN.9/WG.III/WP.32, prevaleció el parecer en el Grupo de Trabajo de que el párr. 3 planteaba un problema grave que debería tratarse en el proyecto de convenio, pero que la cuestión requería un estudio más detenido de otros medios aptos para resolver el problema, y el enunciado actual de la disposición aún no era satisfactorio. El Grupo de Trabajo decidió mantener el párr. 3 entre corchetes en el proyecto de convenio, y examinarlo con mayor detenimiento en una fecha ulterior.

<sup>149</sup> Como se indica en la nota 140 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se ha trasladado al comienzo del apartado el texto “a menos que el porteador o una parte ejecutante inspeccione efectivamente las mercancías colocadas dentro del contenedor u obtenga de otra forma un conocimiento efectivo del contenido del contenedor antes de que se emita el título de transporte, siempre y cuando, en tal caso, el porteador puede incorporar la cláusula a los datos del contrato si considera razonablemente que la información facilitada por el cargador sobre el contenido del contenedor es inexacta” que se encontraba previamente al final de ese apartado, a fin de que sea claramente aplicable a la totalidad del texto del apartado.

cargador respecto del contenido del contenedor es inexacta<sup>150</sup>, el porteador podrá incluir en los datos del contrato una cláusula de reserva respecto de:

- i) las marcas de identificación que lleven las mercancías que se encuentren dentro del contenedor, o
  - ii) el número de bultos, el número de piezas o la cantidad de mercancías que vayan dentro del contenedor.
- c) En el caso de mercancías que se entreguen al porteador o a una parte ejecutante en el interior de un contenedor cerrado, el porteador podrá formular reservas respecto de toda declaración del peso de las mercancías o del peso y el contenido del contenedor, declarando explícitamente que él no ha pesado ese contenedor, si
- i) el porteador puede demostrar que ni él ni una parte ejecutante han pesado el contenedor, y si el cargador y el porteador no estipularon con anterioridad al transporte que el contenedor debía pesarse y que debía consignarse el peso en los datos del contrato, o
  - ii) si el porteador puede demostrar que no disponía de ningún medio de verificación razonable para comprobar el peso del contenedor<sup>151</sup>.

*Artículo 42. Medios de verificación razonables y la actuación de buena fe*

A los efectos del artículo 41:

- a) Un “medio de verificación razonable” deberá ser no sólo materialmente practicable sino también comercialmente razonable;
- b) El porteador obrará de “buena fe” al emitir un título de transporte o un documento electrónico de transporte, si
  - i) el porteador ignora de hecho que alguna declaración esencial del título de transporte o del documento electrónico de transporte es falsa o induce a error, y si

<sup>150</sup> Como se indica en la nota 141 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió asimismo incluir en el apartado b) un texto similar al del inciso ii) del apartado a) para regular el caso en que el porteador considere razonablemente que la información facilitada por el cargador respecto del contenido del contenedor es inexacta. El Grupo de Trabajo tal vez desee también tomar nota de la sugerencias formuladas en el párr. 37 del documento A/CN.9/526 en el sentido de que se exija a todo porteador que formule alguna reserva respecto de la información consignada en el título de transporte que motive dicha reserva, y que el proyecto de convenio regule el supuesto de que el porteador consienta en no formular reserva alguna respecto de la descripción de las mercancías, con miras, por ejemplo, a no dificultar la emisión de un crédito documentario, pero obtuviera una garantía del cargador. Otra sugerencia fue que, cuando el porteador, obrando de mala fe, hubiera consentido en no formular reservas acerca de la información consignada en los datos del contrato, se sancionara su conducta y dicho porteador se viera privado de la posibilidad de invocar toda limitación de su responsabilidad.

<sup>151</sup> Como se indica en la nota 129 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió que se añadiera algún texto que regulara adecuadamente el caso de que no se dispusiera de una oportunidad comercialmente razonable de pesar el contenedor. Ahora bien, se estimó que la palabra “comercialmente” era innecesaria a la luz de la definición del art. 42 a), por lo que se suprimió.

- ii) el porteador no se ha abstenido intencionalmente de verificar si una declaración esencial consignada en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o induce a error por estimar que es probable que esa declaración sea falsa o engañosa.
- c) Toda parte que alegue que el porteador no obró de buena fe al emitir un título de transporte o un documento electrónico de transporte deberá probar dicho alegato.

*Artículo 43. Prueba rebatible y prueba concluyente*

De no disponer otra cosa el artículo 44, todo título de transporte o todo documento electrónico de transporte que deje constancia de la recepción de las mercancías constituye:

- a) Prueba rebatible de que el porteador ha recibido las mercancías conforme están descritas en los datos del contrato; o
- b) Prueba concluyente de que el porteador ha recibido las mercancías conforme están descritas en los datos del contrato:

[i] si se ha transferido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable a un tercero que obraba de buena fe [o

- ii) Variante A del apartado b) ii)<sup>152</sup>

si una persona, que obraba de buena fe, ha abonado algún precio o modificado de alguna otra manera su situación fiándose de la descripción que se da en los datos del contrato de las mercancías.]

- ii) Variante B del apartado b) ii)

si no se ha emitido ningún título de transporte negociable o ningún documento electrónico de transporte negociable y si el consignatario ha comprado y pagado las mercancías confiando en la descripción de dichas mercancías consignada en los datos del contrato<sup>153</sup>.]

*Artículo 44. Fuerza probatoria de una cláusula de reserva*

Si en los datos del contrato figura una cláusula de reserva incorporada conforme a lo prescrito en el artículo 41, el título de transporte o el documento electrónico de transporte no constituirá ni prueba rebatible ni prueba concluyente,

<sup>152</sup> La variante A del apartado b) ii) está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>153</sup> Como se indica en la nota 145 de A/CN.9/WG.III/WP.32, prevaleció en el Grupo de Trabajo el parecer de que se retuviera entre corchetes el apartado b) ii) y que se pidiera a la Secretaría que lo modificara según procediera a la luz de las opiniones expresadas y de las sugerencias efectuadas en los párrs. 45 a 47 de A/CN.9/526. Se propuso la variante B en A/CN.9/WG.III/WP.32 en respuesta a la inquietud de que la variante A introdujera una práctica novedosa y desconocida en el derecho europeo en lo concerniente a los documentos no negociables.

con arreglo al artículo 43, en la medida en que la descripción de las mercancías esté condicionada por dicha reserva<sup>154</sup>.

[Artículo 45. “Flete pagado de antemano”<sup>155</sup>

Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte negociable o en un documento electrónico negociable de transporte contienen la indicación “flete pagado de antemano” o una indicación análoga, ni el tenedor ni el consignatario serán responsables del pago del flete. El presente artículo no será aplicable si el tenedor o el consignatario es también el cargador.]

CAPÍTULO 10. ENTREGA AL CONSIGNATARIO<sup>156</sup>

*Artículo 46. Obligación de aceptar la entrega*

Cuando las mercancías hayan llegado a su punto de destino, el consignatario [que ejercite cualquiera de sus derechos con arreglo al contrato de transporte]<sup>157</sup> deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento y lugar a que se hace referencia en el artículo 11 4). [Si el consignatario, infringiendo esta obligación, deja las mercancías bajo la custodia del porteador o de la parte ejecutante, el porteador o la parte ejecutante actuarán respecto de las mercancías en calidad de agentes del consignatario, pero sin responsabilidad alguna por la pérdida o daño de

---

<sup>154</sup> Como se indica en la nota 146 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la variante del proy. de art. 44 sugerida en los párrafos 153 y 154 de A/CN.9/WG.III/WP.21:

“Si en los datos del contrato figura una reserva, el título de transporte no constituirá ni una prueba rebatible ni una prueba concluyente con arreglo al art. 43, en la medida en que la descripción de las mercancías esté condicionada por la reserva, siempre que esa reserva “surta efecto” con arreglo al párr. 2”.

Sería entonces necesario añadir una nueva disposición, tal vez numerada párr. 2, que disponga:

Toda reserva incorporada a los datos del contrato surtirá efecto, conforme a lo previsto en el párr. 1, en los siguientes supuestos:

- a) Para las mercancías que no se transporten en contenedores, surtirá efecto, con arreglo a sus propios términos, toda reserva que cumpla lo prescrito en el art. 41;
- b) Para las mercancías que se transporten en un contenedor cerrado, surtirá efecto, con arreglo a sus propios términos, toda reserva que cumpla con lo prescrito en el art. 41:
  - i) Si el porteador o una parte ejecutante hace entrega del contenedor intacto y sin daños, o con algún daño en el contenedor que no haya causado pérdida o daño en las mercancías; y
  - ii) Si no existe prueba alguna de que el porteador o una parte ejecutante que haya recibido el contenedor haya abierto dicho contenedor con anterioridad a su entrega o, de haberlo abierto, la reserva surtirá efecto en la medida en que:
    - 1) el contenedor fuera abierto para fines de inspección;
    - 2) la inspección se efectuara ante testigos adecuados, y
    - 3) el contenedor fuera debidamente cerrado a raíz de su inspección, y fuera nuevamente sellado, si se hallaba sellado antes de la inspección”.

<sup>155</sup> Antiguo art. 44 1) de A/CN.9/WG.III/WP.32 retenido conforme a lo acordado en forma de proy. de art. 45 (véanse los párrs. 162 a 164 de A/CN.9/552).

<sup>156</sup> El texto original de este capítulo ha sido tomado de A/CN.9/WG.III/WP.32 con ciertas mejoras de redacción que irán subrayadas y ciertas supresiones que irán tachadas.

<sup>157</sup> Como se indica en la nota 160 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó preferencia por no supeditar la obligación de aceptar la entrega al ejercicio de algún derecho por el consignatario, sino hacer que dicha obligación sea incondicional.

esas mercancías, salvo que dicha pérdida o daño resulte de algún acto u omisión personal del porteador [o de la parte ejecutante]<sup>158</sup> efectuado con la intención de causar dicha pérdida o dicho daño, o con negligencia temeraria y a sabiendas de que era probable que de ello resultara dicha pérdida o daño]<sup>159</sup>.

*Artículo 47. Obligación de acusar recibo*

De solicitarlo el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, el consignatario deberá acusar recibo<sup>160</sup> de las mercancías entregadas por el porteador o por la parte ejecutante en la forma que sea habitual en el lugar de destino.

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

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

a) Caso de que no figure entre los datos del contrato el nombre y la dirección del consignatario, la parte controladora deberá comunicar al porteador dichos datos antes de que las mercancías lleguen a su lugar de destino o a la llegada de las mismas a dicho lugar<sup>161</sup>;

b) Variante A del apartado b)<sup>162</sup>

El porteador deberá hacer entrega al consignatario de las mercancías en el momento y el lugar mencionados en el artículo 11 4) al serle presentado por el consignatario algún medio de identificación adecuado<sup>163</sup>;

<sup>158</sup> Como se indica en la nota 161 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió que el interés en que toda parte ejecutante sea responsable de todo acto u omisión que le sea imputable en su calidad de porteador, con arreglo a la segunda oración del proy. de art. 46, quedaría más claramente expresado si se añadiera el texto “o de la parte ejecutante” a continuación del texto “acto u omisión personal del porteador”.

<sup>159</sup> Como se indica en la nota 162 de A/CN.9/WG.III/WP.32 se sugirió que cabría fusionar el proy. de art. 46 y los proyectos de art. 51, 52 y 53, o que cabría suprimir la segunda oración del proy. de art. 46 a fin de reducir la confusión a que daría lugar la aplicación combinada del proy. de art. 46 y de los proyectos de art. 51, 52 y 53; y que cabría enunciar por separado las reglas de los proyectos de art. 51, 52 y 53. Se ha optado por la segunda de estas variantes, y se ha colocado entre corchetes la última oración.

<sup>160</sup> Se pensó que sería preferible sustituir la expresión “confirmar la entrega” por “acusar recibo”, dado que el consignatario podía confirmar mejor su propio acto que el cumplimiento por el porteador de su obligación.

<sup>161</sup> Como se indica en la nota 164 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se ha incorporado al texto la sugerencia que se cita en el párr. 75 del documento A/CN.9/526, relativa a la identidad del consignatario. Véase también la nota correspondiente al proy. de art. 38 1) f), *supra*.

<sup>162</sup> Como se indica en la nota 165 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la variante A del apartado b) está basada en el texto original del proyecto de convenio que figura en A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>163</sup> Como se indica en la nota 166 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió en el párrafo 76 de A/CN.9/526 reformular el apartado b) enunciando el derecho del porteador a denegar la entrega caso de no serle presentado un medio de identificación adecuado, pero sin transformar dicho

Variante B del apartado b)

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

Variante C del párrafo b)

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

c) De no reclamar el consignatario al porteador la entrega de las mercancías, tras su llegada al lugar de destino, el porteador deberá informar al respecto a la parte controladora o, caso de no haber podido identificarla tras una gestión razonable a dicho fin, deberá informar al cargador. De haber obrado así, la parte controladora o el cargador deberá darle instrucciones en lo concerniente a la entrega de las mercancías. En el supuesto de que, tras una gestión razonable al respecto, el porteador no haya conseguido identificar y encontrar ni a la parte controladora ni al cargador, para los fines del presente apartado se considerará a la persona a la que se hace referencia en el artículo 34 como cargador de las mercancías. El porteador que haga entrega de las mercancías a raíz de una orden que le sea dada por la parte controladora o por el cargador conforme a lo dispuesto en el presente apartado, quedará liberado de su obligación de hacer entrega de las mercancías con arreglo al contrato de transporte<sup>164</sup>.

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

De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, será aplicable lo dispuesto en los siguientes párrafos:

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

---

derecho del porteador en una obligación suya, lo que se ha procurado reflejar en el texto de la variante B y de la variante C.

<sup>164</sup> Como se indica en la nota 167 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió, al examinarse el proy. de art. 49 b) y c), que los principios enunciados en dichos apartados deberían ser igualmente aplicables al supuesto de que no se hubiera emitido título negociable alguno. Se ha insertado a dicho fin una nueva disposición en forma de apartado c).

ii) A reserva de lo dispuesto en el artículo 46, el tenedor de un documento electrónico de transporte negociable tendrá derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador hará entrega de las mercancías en el momento y el lugar a los que se hace referencia en el artículo 11 4) a dicho tenedor, si éste demuestra, de conformidad con los procedimientos a los que se hace referencia en el artículo 6, ser el tenedor del documento electrónico de transporte. A raíz de dicha entrega, el documento electrónico de transporte dejará de tener todo efecto o validez<sup>165</sup>.

b) Si el tenedor no reclama del porteador la entrega de las mercancías, una vez que hayan llegado a su lugar de destino, el porteador deberá informar de ello a la parte controladora o, si no ha conseguido, tras una gestión razonable a dicho fin, identificar o encontrar a la parte controladora, deberá informar al cargador. En dicho caso, la parte controladora o el cargador deberán dar instrucciones al porteador para la entrega de las mercancías. En el supuesto de que, tras una gestión razonable, el porteador no haya conseguido identificar y encontrar ni a la parte controladora ni al cargador, para los fines del presente apartado se tendrá por cargador a la persona a la que se hace referencia en el artículo 34<sup>166</sup>.

c) [Pese a lo dispuesto en el apartado d),]<sup>167</sup> el porteador que haga entrega de las mercancías a raíz de una orden que le sea dada por la parte controladora o por el cargador de conformidad con lo dispuesto en el apartado b), quedará liberado de su obligación nacida del contrato de transporte, de hacer entrega de las mercancías al tenedor<sup>168</sup>, con independencia de que le haya sido devuelto el título de transporte negociable o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable consiga demostrar, de conformidad con los procedimientos a que se hace referencia en el artículo 6, que él es el tenedor.

<sup>165</sup> Como se indica en la nota 168 de A/CN.9/WG.III/WP.32, a reserva de la advertencia formulada en el párr. 80 de A/CN.9/526 en el sentido de que el Grupo de Trabajo debería ponderar con sumo cuidado los diversos derechos y obligaciones de las partes, y sus consecuencias, a fin de llegar a una solución equilibrada y viable, conforme se observó en el párr. 81 de A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido de los apartados a) i) y ii) era en general aceptable.

<sup>166</sup> Como se indica en la nota 169 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la sugerencia que se hizo en el párrafo 82 de A/CN.9/526, en el sentido de que el porteador debería estar obligado a aceptar el título de transporte negociable y a notificar a la parte controladora en el supuesto de que el tenedor del título no reclamara la entrega, parece estar ya recogida en el texto del apartado b).

<sup>167</sup> Como se indica en la nota 170 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió que no se veía claro cuál sería el efecto combinado de los apartados c) y d), dado que el tenedor de buena fe gozaría de cierta protección jurídica conforme a esta última disposición, pero sin que estuviera claro cuál sería exactamente su situación jurídica. Debe observarse que ya existe cierto vínculo entre los apartados c) y d) dado que el apartado c) comienza con el texto “pese a lo dispuesto en el apartado d)”. Existen otras posibilidades como la de abrir el apartado d) con las palabras “A reserva de lo dispuesto” o la de insertar al final de dicho apartado una nueva oración que diga “Lo dispuesto en el presente apartado no será aplicable si el porteador entrega las mercancías de conformidad con lo dispuesto en el apartado c)”. Se han colocado las diversas variantes provisionalmente entre corchetes.

<sup>168</sup> Se sugiere que se supriman los corchetes de las palabras “al tenedor”, que ya figuraban en el texto original del documento A/CN.9/WG.III/WP.21, y que, para aclarar el texto, se mantengan dichas palabras en el apartado.

Variante A del apartado d)<sup>169</sup>

d) [A reserva de lo dispuesto en el apartado c),]<sup>170</sup> de efectuar el porteador la entrega de las mercancías en el lugar de destino sin que le haya sido devuelto el título de transporte negociable o sin que el tenedor del documento electrónico de transporte haya efectuado la demostración prescrita en el apartado a) ii), toda persona que pase a ser tenedor, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías al consignatario o a alguna persona con derecho a dicha entrega en virtud de un arreglo contractual o de otra índole, distinto del contrato de transporte, adquirirá derechos [frente al porteador]<sup>171</sup> en el marco del contrato de transporte únicamente si: i) el traspaso del título de transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable se efectuó en virtud de un arreglo contractual o de otra índole concertado antes de la mencionada entrega de las mercancías; o ii) salvo que dicha persona, cuando pasó a ser tenedor del título o del documento, no tuviera ni pudiera haber tenido razonablemente conocimiento de la entrega de las mercancías. [El presente apartado no será aplicable si el porteador efectuó la entrega de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el apartado c)<sup>172</sup>.]

Variante B del apartado d), distribuida en d) y e)<sup>173</sup>

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

e) No obstante lo dispuesto en los apartados c) y d), todo tenedor que no haya tenido o que no pueda haber tenido conocimiento de dicha entrega en

<sup>169</sup> La variante A es el texto que figura en A/CN.9/WG.III/WP.32, con las revisiones que se indican.

<sup>170</sup> Véase nota 167, *supra*.

<sup>171</sup> Como se indica en la nota 172 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la primera objeción expresada en el párrafo 88 de A/CN.9/526 es la de que deberían precisarse mejor los derechos del tenedor en cuyo poder obrara un título de transporte negociable tras la entrega de las mercancías. Se pensó que la solución tal vez estuviera en indicar en el apartado d) que dicho tenedor adquiriría derechos frente al porteador, por lo que se insertó el texto que figura entre corchetes. Cabría también añadir que esos derechos nacen del incumplimiento por el porteador de su obligación con arreglo al proy. de art. 13, aun cuando ello tal vez no sea aconsejable. Cabe señalar también la nueva formulación, de alcance muy superior, que se sugiere, para el proy. de art. 61, *infra*. La segunda objeción expresada en el párr. 88 de A/CN.9/526, de que la frase “no tuviera ni pudiera haber tenido razonablemente conocimiento de dicha entrega” creaba incertidumbre, no ha sido expresamente abordada.

<sup>172</sup> Véase nota 167 *supra*.

<sup>173</sup> Se propone la variante B como formulación mejorada de los principios enunciados en la variante A.

el momento en que pasó a ser tenedor adquirirá todo derecho incorporado al título de transporte negociable o al documento electrónico de transporte negociable.

*Artículo 50. Incumplimiento de la obligación de dar las instrucciones debidas<sup>174</sup>*

De no haber dado la parte controladora o el cargador las instrucciones debidas al porteador con arreglo a los artículos 48 y 49 o de no ser posible encontrar ni a la parte controladora ni al cargador<sup>175</sup>, el porteador, sin perjuicio de ningún otro remedio de que disponga frente a la parte controladora o al cargador, podrá ejercitar sus derechos conforme a lo previsto en los artículos 51, 52 y 53.

*Artículo 51. Imposibilidad de efectuar la entrega*

1. El porteador podrá ejercitar los derechos y valerse de los remedios a que se hace referencia en el párrafo 2 por cuenta y riesgo<sup>176</sup> de la persona que tenga derecho a que se le haga entrega de las mercancías, si las mercancías han llegado al lugar de destino y:

a) Si el consignatario no aceptó efectivamente la entrega de las mercancías con arreglo a lo previsto en el presente capítulo en el momento y en el lugar a que se hace referencia en el artículo 11 4) [y si no se ha concluido ningún contrato explícito o implícito entre el porteador o la parte ejecutante y el consignatario en lo concerniente a la custodia de las mercancías]<sup>177</sup>; o

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

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

a) almacenar las mercancías en algún lugar adecuado;

<sup>174</sup> Se sugirió que quedaría más claro el texto si el apartado e) del art. 49 se dissociara de dicho artículo y pasara a ser el proy. de art. 50.

<sup>175</sup> Como se indica en la nota 174 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se ha insertado este texto a raíz de la sugerencia formulada en el párr. 89 de A/CN.9/526 de que se alineara el texto del apartado e) con el del apartado b) mediante la inserción de esta frase. Se ha hecho algún ajuste adicional y se han eliminado los corchetes, a fin de que el texto quede más claro.

<sup>176</sup> Como se indica en la nota 176 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó el temor de que el ejercicio por el porteador de sus derechos con arreglo al proy. de art. 51 pudiera resultar en gastos que se sumaran a los ya ocasionados por concepto de pérdidas y daños, y de que el valor de las mercancías pudiera no bastar, en algunos casos, para sufragar dichos gastos. A fin de paliar dicho temor se han insertado en el párr. 1 las palabras “por cuenta y riesgo”.

<sup>177</sup> Como se indica en la nota 175 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó inquietud respecto de la frase “no se ha concluido ningún contrato explícito o implícito entre el porteador o la parte ejecutante y el consignatario que suceda al contrato de transporte” por considerar que su texto resultaba confuso, ya que podría referirse al contrato de almacenamiento de las mercancías, si era el que sucedía “al contrato de transporte”, y se dijo que el concepto de “explícito o implícito” era difícil de entender, razón por la cual la frase formulada sigue estando entre corchetes para su eventual supresión.

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

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

3. De venderse las mercancías con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 c), el porteador deberá conservar el producto de la venta en provecho de la persona que tenga derecho a la entrega de las mercancías, a reserva de toda deducción por concepto de cualquier gasto en el que se haya incurrido respecto de las mercancías y de toda otra suma que le sea debida al porteador.

*Artículo 52. Notificación de llegada a su lugar de destino*

El porteador podrá hacer uso del derecho mencionado en el artículo 51 únicamente tras haber notificado, con antelación razonable<sup>178</sup>, de la llegada de las mercancías a su lugar de destino, a la persona indicada en los datos del contrato, de haberse indicado alguna, como persona a la que se haya de notificar dicha llegada, o al consignatario, o si no a la parte controladora o al cargador.

*Artículo 53. Responsabilidad del porteador por mercancías que no haya podido entregar*

Al ejercer alguno de sus derechos mencionados en el artículo 51 2), el porteador o una parte ejecutante será responsable<sup>179</sup> por la pérdida o el daño sufrido por las mercancías, solamente si dicha pérdida o dicho daño se deben [a un acto u omisión del porteador o de la parte ejecutante que se haya cometido con intención de causar dicha pérdida o dicho daño o con negligencia temeraria y a sabiendas de que se ocasionaría probablemente dicha pérdida o dicho daño]<sup>180</sup>.

---

<sup>178</sup> Como se indica en la nota 177 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se cuestionó que bastara con dar aviso y que el porteador no tuviera que esperar la respuesta o reacción de la persona notificada antes de ejercitar sus derechos. Se han insertado las palabras “con antelación razonable” a continuación de “notificado”, en el proy. de art. 52, a fin de paliar esa objeción.

<sup>179</sup> Como se indica en la nota 178 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó inquietud, en el párr. 94 de A/CN.9/526, por la posibilidad de que se pudiera interpretar el proy. de art. 53 en el sentido de que pudiera dar lugar a alguna responsabilidad de la parte ejecutante. La supresión de las palabras “actos de un agente del titular de las mercancías pero sin ninguna responsabilidad” y la adición de las palabras “será responsable solamente” tienen por objeto paliar dicha inquietud.

<sup>180</sup> Como se indica en la nota 179 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió insertar el texto “o de la parte ejecutante” a continuación de las palabras “acto u omisión personal del porteador”, y que se suprimiera el término “personal”. Ambas sugerencias se han hecho constar en el texto.

CAPÍTULO 11. DERECHO DE CONTROL<sup>181</sup>*Artículo 54. Definición del derecho de control*

[Por derecho de control sobre las mercancías se entenderá] [El derecho de control supone] el derecho de dar instrucciones al porteador, con arreglo al contrato de transporte, respecto de las mercancías durante el período de su responsabilidad conforme a lo indicado en el artículo 11 1)<sup>182</sup>. Dicho derecho comprende ciertos derechos, que son únicamente:

- a) El derecho a dar o a modificar instrucciones concernientes a las mercancías en tanto que ello no constituya una alteración del contrato de transporte<sup>183</sup>;
- b) El derecho a reclamar la entrega de las mercancías [antes de su llegada al lugar de destino][en un puerto intermedio o algún lugar de la ruta]<sup>184</sup>; y
- c) El derecho a sustituir al consignatario por alguna otra persona o incluso por la propia parte controladora<sup>185</sup>.

*[Artículo 55. Modificaciones del contrato de transporte*

1. La parte controladora goza con exclusividad del ejercicio del derecho de control y podrá estipular con el porteador toda modificación del contrato de

<sup>181</sup> El texto original de este capítulo ha sido tomado de A/CN.9/WG.III/WP.32, con mejoras de redacción, posibles variantes y correcciones sugeridas que irán tachadas o subrayadas según que se vayan a suprimir o a introducir.

<sup>182</sup> Como se indica en la nota 181 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo tal vez desee si procede modificar en cierta medida esta oración y trasladarla a la definición de “derecho de control” en el proy. de art. 1 l).

<sup>183</sup> Como se indica en la nota 182 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó la inquietud en el párr. 102 de A/CN.9/526 de que el texto “dar o modificar las instrucciones en tanto que ello no constituya una alteración del contrato” podía entenderse como contradictorio. Se respondió que debía hacerse una clara distinción entre lo que cabría designar como una modificación “normal” o leve de las instrucciones dadas respecto de las mercancías y una modificación de mayor alcance que alterara el contrato de transporte. Se sugirió que si se trasladara el apartado d) a un artículo aparte tal vez se paliaría esta inquietud.

<sup>184</sup> Esta variante propuesta entre corchetes tiene por objeto aclarar que la entrega de las mercancías antes de su llegada al lugar de destino no debe entenderse como un cambio de destino, sino únicamente como entrega de las mercancías en algún lugar de su ruta.

<sup>185</sup> Como se indica en la nota 180 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se debe suprimir el apartado d) conforme a la objeción formulada en el párr. 103 de A/CN.9/526, a fin de salvaguardar la unilateralidad de toda orden que la parte controladora pueda dar al porteador, por oposición a toda modificación que se introduzca en las condiciones del contrato, para lo que haría falta que las partes en dicho contrato obraran de común acuerdo. Se respondió que dicha disposición ayudaba a definir el derecho de control en la medida en que aclaraba que durante el viaje la parte controladora ejercía la función de contraparte del porteador. A fin de responder a esas inquietudes y para evitar confundir el derecho de control con el derecho a convenir con el porteador alguna modificación del contrato de transporte, se sugirió trasladar el anterior art. 54 d) formulándolo en un artículo aparte que sería el 55. Cabe también señalar que se habrá de retocar también la primera oración del encabezamiento en el supuesto de que se incluya una definición en el proy. de art. 1 l).

transporte que no sea alguna de las modificaciones a las que se hace referencia en el artículo 54 b) y c)<sup>186</sup>.

2. Toda modificación de un contrato de transporte, incluidas aquellas modificaciones a las que se hace referencia en el artículo 54 b) y c), deberá ser consignada, al pasar a ser válida, en el título de transporte [negociable] o incorporada al documento electrónico de transporte [negociable] y deberá ser rubricada o firmada de conformidad con lo previsto en el artículo 39<sup>187</sup>.]

*Artículo 56. Reglas aplicables a todo título de transporte o documento electrónico de transporte emitido*

1. Cuando no se haya emitido título de transporte negociable alguno ni documento electrónico de transporte negociable alguno, serán aplicables las reglas siguientes:

a) El cargador será la parte controladora salvo que [haya convenido con el consignatario en que lo sea otra persona y él mismo se lo notifique al porteador. El cargador y el consignatario podrán convenir en que el consignatario sea la parte controladora] [designe parte controladora al consignatario o a alguna otra persona]<sup>188</sup>.

b) La parte controladora estará facultada para transferir el derecho de control a alguna otra persona, a raíz de lo cual el transferente perderá su derecho de control. El transferente [o el cesionario][o, si la ley por lo demás aplicable lo permite, el cesionario]<sup>189</sup> deberá dar aviso al porteador de dicha transferencia.

c) Siempre que vaya a ejercer su derecho de control de conformidad con el artículo 54, la parte controladora deberá presentar algún medio de identificación adecuado.

<sup>186</sup> El párr. 1 incorpora el anterior art. 54 d), junto con un nuevo texto insertado para insistir en la exclusividad de las facultades de la parte controladora.

<sup>187</sup> Se sugiere la conveniencia de la regla del párr. 2, a fin de que toda enmienda del contrato de transporte sea firmada o al menos rubricada, como suele hacerse en la práctica. De aceptar esta propuesta el Grupo de Trabajo, se sugiere que se haga referencia al requisito de firma enunciado en el proy. de art. 39. Se ha suprimido el proy. de art. 56 2) d) y 3) c) por razón de la adición propuesta de este párr. 2.

<sup>188</sup> Como se indica en la nota 184 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se cuestionó en el párr. 105 de A/CN.9/526 que se exigiera el consentimiento del consignatario para designar como parte controladora a toda otra persona que no fuera el cargador, cuando el consignatario ni siquiera era parte en el contrato de transporte. Se observó además que si el contrato estipulaba que el cargador era parte controladora durante la operación, el art. 1 b) le facultaba para conferir unilateralmente su derecho de control a otra persona. Se había atendido a estas inquietudes colocando entre corchetes el texto que sigue a “salvo que”, a fin de permitir su eventual supresión, e insertando en su lugar, también entre corchetes, el texto “designe parte controladora al consignatario o a alguna otra persona”.

<sup>189</sup> Como se indica en la nota 185 de A/CN.9/WG.III/WP.32, a fin de responder a la objeción expresada en el párr. 107 de A/CN.9/526 de que, en ciertos países, no sería posible perfeccionar una transferencia del derecho de control mediante un aviso del propio cesionario al porteador, cabría suprimir, en el proy. de art. 63 las palabras “o el cesionario”, que han sido colocadas entre corchetes, junto con posibles palabras que serían acordes con las aprobadas con miras a un futuro examen en el proy. de art. 63.

[d) El derecho de control [se extinguirá] [quedará transferido al consignatario] cuando, al haber llegado las mercancías a su punto de destino, el consignatario reclame la entrega de las mismas.]<sup>190</sup>

2. Cuando se emita un título de transporte negociable, serán aplicables las reglas siguientes:

a) El tenedor o, caso de haberse emitido más de un original del título de transporte negociable, el tenedor de todos los originales será la única parte controladora.

b) El tenedor estará facultado para transferir el derecho de control transfiriendo el título de transporte negociable a otra persona de conformidad con el artículo 61, a raíz de lo cual el transferente perderá su derecho de control. De haberse emitido más de un original de dicho título, todos ellos deberán ser transferidos para que surta efecto una cesión del derecho de control.

c) A fin de ejercer el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el título de transporte negociable, si éste se lo exige. De haberse emitido más de un original de dicho título, deberán presentarse todos los originales [salvo aquellos que obren ya en poder del porteador, en nombre de la propia persona que vaya a ejercer el derecho de control], en ausencia de lo cual no podrá ejercitarse el derecho de control<sup>191</sup>.

3. Siempre que se emita un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor será la única parte controladora y estará facultado para transferir el derecho de control a alguna otra persona transfiriendo el documento electrónico de transporte negociable de conformidad con los procedimientos a que se hace referencia en el artículo 6, a raíz de lo cual el transferente perderá su derecho de control.

<sup>190</sup> Como se indica en la nota 186 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la parte controladora conserva su control sobre las mercancías hasta su entrega definitiva. Ahora bien, no se dice nada en el proy. de art. 56 acerca de cuál será el período durante el cual podrá ejercitarse el derecho de control en el supuesto de que se haya emitido un título de transporte o un documento de transporte electrónico no negociable. Se pensó que tal vez fuera posible atender a la observación efectuada, razón por la que se ha insertado el párr. 1 d). Obsérvese, asimismo, que el párr. 106 de A/CN.9/526 también menciona la inquietud de que se esté abriendo tal vez la puerta para poder frustrar una orden tan frecuente del cargador como la de que no se haga entrega de las mercancías hasta que no se haya recibido del cargador la confirmación de que su precio está ya pagado. Además, dado que el art. 54 dice que el derecho de control consiste en la facultad de dar instrucciones al porteador durante el denominado período de responsabilidad del porteador, delimitado en el art. 11, tal vez sea innecesario señalar cuándo concluirá el derecho de control.

<sup>191</sup> Como se indica en la nota 188 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que el párr. 2 c) no había previsto debidamente las consecuencias que tendría el hecho de que el tenedor no presente al porteador todos los ejemplares de un título negociable, y en que, en dicho supuesto, el porteador podría negarse a seguir las instrucciones de la parte controladora. Prevalció el parecer en el Grupo de Trabajo de que, en el supuesto de que la parte controladora no presente todos los ejemplares de un conocimiento de embarque, no cabrá ejercitar el derecho de control, y en que habría de establecerse una excepción a la regla de que la parte controladora habrá de presentar todos los ejemplares del conocimiento de embarque, en previsión del supuesto de que algún ejemplar del conocimiento obre ya en poder del porteador. A fin de responder a todas estas inquietudes, se sugiere que se inserte la variante indicada en el párr. 2 c).

b) A fin de ejercer su derecho de control, el tenedor deberá demostrar, si se lo exige el porteador, que él es el tenedor, de conformidad con los procedimientos a que se hace referencia en el artículo 6.

4. Pese a lo dispuesto en el artículo 63<sup>192</sup>, toda persona que, sin ser el cargador o la persona a la que se hace referencia en el artículo 34, haya transferido el derecho de control, sin haber hecho uso alguno de dicho derecho, quedará liberada, a raíz de dicha cesión, de toda responsabilidad impuesta a la parte controladora por el contrato de transporte o por el presente Convenio.

*Artículo 57. Ejecución de las instrucciones por el porteador*

1. Variante A del párrafo 1, incluido el párr. 1 bis<sup>193</sup>

A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1 bis, 2 y 3, el porteador deberá ejecutar toda orden a la que se haga referencia en el artículo 54<sup>194</sup> siempre que dicha orden:

a) Pueda ser razonablemente ejecutada, a tenor de sus propios términos, en el momento de llegar dicha orden a la persona encargada de ejecutarla;

b) No interfiera en el curso normal de las operaciones del porteador o de una parte ejecutante; y

c) No origine gasto adicional alguno, ni pérdida o daño alguno, al porteador o a la parte ejecutante, ni a ninguna otra persona que goce de algún derecho sobre las demás mercancías que se transporten a bordo del mismo buque.

1 bis. Si cabe razonablemente prever que no se cumplirán una o más de las condiciones enunciadas en los apartados a), b) y c), el porteador no estará obligado a ejecutar dicha orden<sup>195</sup>.

---

<sup>192</sup> La remisión se hacía al proy. de art. 62 de A/CN.9/WG.III/WP.32, que se suprimió a favor del proy. de art. 61 bis, que se ha reenumerado como proy. de art. 63.

<sup>193</sup> La variante A del párr. 1 está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.21, como se indica en la nota 192 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo se mostró en general de acuerdo en que el párr. 1 debería ser reformulado a fin de reflejar en su texto las sugerencias recogidas en los párrs. 114 a 116. Se convino en que la nueva estructura de dicho párrafo debería reflejar, en primer lugar, las circunstancias en las que el porteador debería dar curso a toda orden recibida de la parte controladora, enunciando, en segundo lugar, las consecuencias a que daría lugar el que dichas órdenes se cumplan o no. Se pidió a la Secretaría que preparara un proyecto revisado, que ofreciera posibles variantes, a fin de que sirvan de base para proseguir las deliberaciones en algún periodo ulterior de sesiones, lo que se ha intentado hacer en la variante B.

<sup>194</sup> Se ha suprimido toda referencia a los apartados "a), b) o c)" en vista de la sugerencia de redacción de que se formule el art. 54 d) en un proy. de art. 55 aparte.

<sup>195</sup> Se ha creado el párr. 1 bis reformulando la última oración de la variante A, como mejora de redacción, pero sin alteración alguna del contenido.

Variante B del párrafo 1

A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3, el porteador deberá ejecutar las instrucciones a que se hace referencia en el artículo 54<sup>196</sup> si:

- a) la persona que emite dichas instrucciones está facultada para ejercitar el derecho de control;
- b) las instrucciones pueden ser razonablemente ejecutadas, a tenor de su propio texto, en el momento en que lleguen al porteador; y
- c) dichas instrucciones no interfieren en el curso normal de las operaciones del porteador o de una parte ejecutante<sup>197</sup>.

2. En todo supuesto, la parte controladora deberá reembolsar<sup>198</sup> al porteador o a las partes ejecutantes, y a toda persona que sea titular de algún derecho sobre otras mercancías transportadas en el mismo buque de toda pérdida o daño que puedan sufrir a resultas de haberse ejecutado alguna orden dada por la parte controladora en el marco del presente artículo<sup>199</sup>.

3. De solicitarlo el porteador, la parte controladora deberá prestar garantía<sup>200</sup> por el monto de todo gasto adicional, pérdida o daño que quepa razonablemente prever. [El porteador tendrá derecho a obtener una garantía de la parte controladora en todo supuesto en el que:

- a) Prevea razonablemente que la ejecución de una orden recibida en el marco de lo previsto en el presente artículo ocasionará algún gasto adicional o alguna pérdida o daño; pero
- b) A pesar de ello esté dispuesto a ejecutarla.]

<sup>196</sup> Véase la nota 194, *supra*.

<sup>197</sup> La variante B fue presentada en A/CN.9/WG.III/WP.32 para responder a las inquietudes descritas en la nota 193 de dicho documento. A fin de evitar toda contradicción eventual entre el párr. 1 c) y el proy. de art. 54 b) con respecto al derecho de control y a la posibilidad de que ocasionara “gastos adicionales”, se sugirió que o bien se debería eximir al porteador de toda obligación de ejecutar una orden recibida en el marco de lo dispuesto en el proy. de art. 54 b) o que el texto del párr. 1 c) debería limitar la obligación del porteador de ejecutar toda orden al supuesto de que la orden recibida no suponga un gasto adicional “notable”. Además, conforme se observó en el párr. 115 de A/CN.9/526, la sugerencia de suprimir el párr. 1 c) obtuvo considerable apoyo en el Grupo de Trabajo. En vista de dichas sugerencias, cabría reformular el párr. 1 conforme se indica, y cabría restringir el derecho del porteador a tenor del párr. 3, como se indica en la nota 524 *infra*. Además, se ha suprimido el párr. 1c).

<sup>198</sup> Como se indica en la nota 194 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la noción de “indemnizar” sugería erróneamente que la parte controladora pudiera incurrir en responsabilidad, por lo que convendría sustituir dicha noción por la de “remunerar”, que correspondía mejor al supuesto de un ejercicio legítimo de su derecho de control por la parte controladora.

<sup>199</sup> Como se indica en la nota 195 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se introdujeron los cambios en el párr. 2 a raíz de la sugerencia en el párr. 117 de A/CN.9/526 de que en la nueva estructura del párrafo deben enunciarse, en primer lugar, las circunstancias en las que el porteador deberá seguir las instrucciones u órdenes recibidas de la parte controladora y, en segundo lugar, las consecuencias de que dichas órdenes sean o no ejecutadas.

<sup>200</sup> Como se indica en la nota 196 de A/CN.9/WG.III/WP.32, pese a que se estimó que el párr. 3 era “en general aceptable”, como se observa en el párr. 119 de A/CN.9/526, se han efectuado los cambios indicados a la luz de las observaciones sobre el proy. de art. 57 1). Véase la nota 197 *supra*.

4. El porteador será responsable de toda pérdida o daño de las mercancías que resulte de no haber cumplido una orden de la parte controladora en violación del deber enunciado en el párrafo 1 <sup>201</sup>.

*Artículo 58. Entrega presumible*

Las mercancías que se entreguen a raíz de una orden dada en consonancia con el artículo 54 b), se tendrán por entregadas en el lugar de destino y les serán aplicables las disposiciones del capítulo 10 concernientes a dicha entrega.

*Artículo 59. Obligación de facilitar información o documentos y de dar instrucciones al porteador*

Si durante el período en que las mercancías están bajo su custodia, el porteador o una parte ejecutante solicita razonablemente instrucciones, información o algún documento, además de lo ya mencionado en el artículo 30 a), la parte controladora deberá facilitar esos datos a instancia tanto del porteador como de dicha parte ejecutante<sup>202</sup>. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no ha podido identificar y encontrar a la parte controladora, o si la parte controladora no puede dar al porteador las instrucciones, la información, o los documentos adecuados, deberá hacerlo el cargador o la persona a la que se hace referencia en el artículo 34.

*Artículo 60. Modificación por acuerdo*

Lo dispuesto en los artículos 54 b) y c), y 57 podrá ser modificado por estipulación en contrario de las partes. Las partes podrán también restringir o excluir la transferibilidad del derecho de control de la que se habla en el artículo 56 1) b). De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, toda estipulación de las partes

---

<sup>201</sup> Como se indica en la nota 197 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se suscitó una cuestión acerca de la índole de la obligación a que estaba sujeto el porteador a tenor del proy. de art. 57, y acerca de si debía suavizarse la obligación impuesta al porteador de ejecutar la orden, obligándole únicamente a ejecutar, conforme sea posible, las órdenes recibidas de la parte controladora. Se expresó el parecer de que era preferible que estuviera sujeto a una obligación estricta de ejecutar la orden o las órdenes que recibía. Ahora bien, el porteador no debería ser responsable de las consecuencias de no haber ejecutado alguna orden si conseguía demostrar que hizo todo lo razonablemente posible por ejecutarla, o que la ejecución de la orden recibida no era razonable en las circunstancias del caso. Respecto de cuáles debían ser las consecuencias de no haber cumplido la orden, se sugirió que el texto del proyecto de convenio fuera más explícito indicando, por ejemplo, el tipo de responsabilidad en que incurriría el porteador a raíz de su incumplimiento y sus consecuencias para la ejecución subsiguiente del contrato. A fin de dar seguimiento a dichos pareceres, se ha insertado un nuevo párr. 4. Respecto de las consecuencias del incumplimiento de alguna orden recibida, se presume que la intención implícita era que, en todo supuesto en el que debiera haberse ejecutado la orden, el porteador sea responsable por concepto de daños. Si el Grupo de Trabajo decide que se incluya alguna disposición en dicho sentido, tal vez desee considerar también si debe imponerse algún límite a dicha responsabilidad.

<sup>202</sup> Como se indica en la nota 199 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se apoyó en general la sugerencia de que se hiciera referencia a toda parte ejecutante eventual, además del porteador. En vista también de la recomendación mencionada en el párr. 123 de A/CN.9/526, se han introducido ciertos cambios a fin de aclarar el texto del proy. de art. 59.

conforme a lo previsto en el presente artículo deberá estar consignada en los datos del contrato o deberá ser incorporada<sup>203</sup> a ellos, por remisión.

## CAPÍTULO 12. TRANSFERENCIA DE DERECHOS<sup>204</sup>

### *Artículo 61. De emitirse un título o un documento electrónico de transporte negociable*

1. De emitirse un título de transporte negociable, su tenedor estará facultado para transferir todo derecho incorporado a dicho título transfiriendo el propio título a otra persona,

a) debidamente endosado a la misma o endosado en blanco, si es un título a la orden, o,

b) sin endoso alguno, si es un título al portador o un título endosado en blanco, o también,

c) sin endoso alguno, si es un título emitido a la orden de determinada persona y la transferencia se hace entre el primer tenedor del título y dicha persona<sup>205</sup>.

2. De emitirse un documento electrónico de transporte negociable, su tenedor estará facultado para transferir todo derecho incorporado a dicho documento, tanto si el documento se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de determinada persona, transfiriendo el documento de conformidad con los procedimientos de que se habla en el artículo 6<sup>206</sup>.

### *Artículo 62. Responsabilidad del tenedor*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 59, todo tenedor, que no sea el cargador, que no ejercite derecho alguno nacido del contrato de transporte, no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ser tenedor.

<sup>203</sup> Como se indicó en la nota 200 de A/CN.9/WG.III/WP.32, hubo amplio apoyo en el Grupo de Trabajo a favor de que en el texto revisado del proy. de art. 60 se evitara sugerir restricción alguna de la autonomía contractual de las partes para apartarse, en su contrato, de lo dispuesto en el capítulo 11. Cabe deducir además de la última oración del proy. de art. 60 que su texto será únicamente aplicable si el título de transporte o el documento electrónico de transporte emitido es negociable. El texto revisado menciona consiguientemente este extremo, junto con la referencia que se sugirió a todo acuerdo incorporado por remisión.

<sup>204</sup> El texto original de este capítulo está tomado de A/CN.9/WG.III/WP.32 con mejoras de redacción subrayadas y correcciones tachadas.

<sup>205</sup> Como se observó en la nota 201 de A/CN.9/WG.III/WP.32, hubo fuerte apoyo en el Grupo de Trabajo por mantener el texto actual del proy. de art. 61 1) en aras de la armonía y por prestarse bien al empleo de documentos electrónicos de transporte negociables. Se tomó nota de la inquietud mencionada en el párr. 132 de A/CN.9/526 respecto de los títulos negociables nominativos en el marco de algunos ordenamientos internos.

<sup>206</sup> Como se indicó en la nota 202 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo tomó nota de que el párrafo 2) fue examinado por el Grupo de Trabajo en su 15º período de sesiones juntamente con otras disposiciones del proyecto convenio relativas a los documentos electrónicos.

2. Todo tenedor, que no sea el cargador, que ejercite algún derecho nacido del contrato de transporte, asumirá [toda responsabilidad que le sea impuesta a tenor del contrato, en la medida en que dicha responsabilidad esté incorporada al título de transporte negociable o al documento electrónico de transporte negociable o sea determinable a partir de lo en ellos consignado] [toda responsabilidad que recaiga sobre la parte controladora con arreglo al capítulo 11 y toda responsabilidad imputable al cargador por el pago del flete, o por concepto de flete falso, sobrestadía y daños por la detención del buque, en la medida en que esas responsabilidades estén consignadas en el título de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable]<sup>207</sup>.

3. Para los fines de los párrafos 1 y 2 [y del artículo 46]<sup>208</sup>, todo tenedor, que no sea el cargador, no habrá ejercitado derecho alguno nacido del contrato de transporte, por la sola razón de que:

a) convenga con el porteador, con arreglo al artículo 7, en sustituir un título de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable o, a la inversa, un documento electrónico de transporte negociable por un título de transporte negociable, o de que

b) transfiera sus derechos con arreglo al artículo 61.

*Artículo 63<sup>209</sup>. De no emitirse título o documento electrónico de transporte negociable alguno*

De no emitirse título de transporte negociable alguno ni documento electrónico de transporte negociable alguno, lo dispuesto en los siguientes apartados será aplicable a la transferencia de los derechos nacidos de un contrato de transporte:

a) La transferencia se regirá por la ley que sea aplicable al contrato por el que se transfieran dichos derechos o, si dichos derechos no se transfieren por vía contractual, por la ley aplicable a dicha transferencia;

b) La transferibilidad de los derechos que se vayan a transferir se regirá por la ley aplicable al contrato de transporte; y

---

<sup>207</sup> Como se indicó en la nota 204 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un texto revisado del proyecto de párr. 2 que reflejara debidamente los pareceres expresados. Ahora bien, los pareceres expresados en los precedentes párrs. 137 a 139 de A/CN.9/526 no eran coherentes. Los que deseaban una revisión del texto pidieron que en él se dispusiera cuáles eran las responsabilidades que asumiría todo tenedor, que hiciera uso de algún derecho nacido del contrato de transporte, a tenor de dicho contrato, y se ha intentado revisar algo el texto. Cabe señalar que existe cierta responsabilidad que tal vez deba considerarse, es decir, la responsabilidad por toda pérdida, daño o lesión causada por las mercancías (pero excluyendo en todo caso la responsabilidad a que pudiera dar lugar el incumplimiento de las obligaciones del cargador en el marco de lo dispuesto en el proy. de art. 28).

<sup>208</sup> La inclusión del texto entre corchetes dependerá de la decisión del Grupo de Trabajo concerniente a la inclusión del texto entre corchetes en el proy. de art. 46.

<sup>209</sup> El proy. de art. 63, anterior proy. de art. 61 bis, ha sustituido a los arts. 61 y 62 de A/CN.9/WG.III/WP.32, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en el párr. 213 de A/CN.9/476, a raíz de su examen de los aspectos concernientes al comercio electrónico del art. 63, conforme puede verse en el párr. 12 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y su deliberación sobre la sustitución de los arts. 61 y 62 por un proy. de art. 63, en los párrs. 212 y 213 de A/CN.9/576.

- c) Cualquiera que sea la ley que sea declarada aplicable a los apartados a) y b),
- i) Se podrá efectuar por vía electrónica toda transferencia que sea por lo demás permisible con arreglo a la ley aplicable,
- ii) Toda transferencia deberá ser notificada al porteador por el cedente o, si lo autoriza la ley que sea por lo demás aplicable, por el cesionario<sup>210</sup>, y
- iii) Si una transferencia acarrea alguna responsabilidad referente al derecho transferido o que nazca de dicho derecho, el cedente y el cesionario deberán asumir mancomunada y solidariamente dicha responsabilidad.

### CAPÍTULO 13. LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

#### *Artículo 64. Límites básicos de la responsabilidad*<sup>211</sup>

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 65 y 66 1), la responsabilidad del porteador por incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al Convenio<sup>212</sup> quedará limitada a [...] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a [...] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, caso de ser superior esta suma, salvo que el cargador haya declarado la índole y el valor de las mercancías antes de su expedición y ese valor haya sido consignado en los datos del contrato, o en todo supuesto en el que el porteador y el cargador hayan estipulado una suma superior al límite de la responsabilidad fijado en el presente artículo.

#### Variante A del párrafo 2<sup>213</sup>

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando a) el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si la demora en la entrega fue causada]<sup>214</sup> durante el transporte marítimo o durante el tramo anterior o posterior al tramo marítimo, y b) cuando el régimen de algún convenio internacional [o del derecho interno] sea aplicable, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 27, caso de que dicha pérdida, daño, [o demora] se haya producido durante un tramo anterior o posterior al tramo marítimo, en tal

<sup>210</sup> Como se indica en la nota 57 de A/CN.9/WG.III/WP.47, si bien la notificación de la transferencia por el autor de la misma era una regla habitual, el derecho interno de algunos países exigen que el beneficiario de la transferencia efectúe la notificación. Se sugirió, por ello, sustituir el texto “ya sea por el cedente o por el cesionario” por la frase “por el cedente o, si lo autoriza la ley que sea por lo demás aplicable, por el cesionario”, a fin de imponer la carga de la notificación al cedente del derecho transferido, pero dejando abierta la posibilidad de que la notificación la hiciera el cesionario, en aquellos lugares en donde esté autorizado para hacerlo.

<sup>211</sup> Las correcciones se hacen a los párrs. 1 y 3, y al texto de la variante B del párrafo 2 que figuran en el párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.39; la variante A del párr. 2 es un nuevo texto propuesto.

<sup>212</sup> Se pensó que la adición del incumplimiento de las obligaciones del porteador hacía innecesaria la referencia a “concernientes a las” mercancías.

<sup>213</sup> La variante A trata de aclarar el texto de la variante B tomado del párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.39, pero no trata de alterar el criterio seguido.

<sup>214</sup> Véase nota 217 *infra*.

caso la responsabilidad del porteador por esa pérdida, daño [o demora] quedará limitada por el régimen de todo convenio internacional [o norma de derecho interno]<sup>215</sup> que sería aplicable caso de haberse determinado el lugar donde se produjo el daño, o por los límites de la responsabilidad del presente Convenio, si resultan superiores a los que serían por lo demás aplicables.]

Variante B del párrafo 2<sup>216</sup>

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si la demora en la entrega fue causada]<sup>217</sup> durante el transporte marítimo o durante el tramo anterior o posterior al tramo marítimo, será aplicable el máximo límite de la responsabilidad previsto en toda norma internacional [o nacional]<sup>218</sup> de rango imperativo que sea aplicable a cualquiera de los tramos de la operación de transporte.]

3. Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro medio auxiliar de transporte empleado para agrupar las mercancías<sup>219</sup>, los bultos o las unidades de carga que estén consignados en los datos del contrato como habiendo sido colocados en o sobre dicho medio de transporte auxiliar serán tenidos por bultos o unidades de carga. De no figurar así consignadas, todas las mercancías colocadas en dicho medio auxiliar o sobre el mismo serán tenidas por una única unidad de carga.

4. La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el denominado derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Toda suma a la que se haga referencia en el presente artículo deberá ser convertida a la moneda del Estado del foro según cuál sea el valor de dicha moneda en la fecha en que sea pronunciada la sentencia o en la fecha estipulada por las partes. El valor, expresado en derechos especiales de giro, de la moneda de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional deberá ser calculado según el método que sea aplicado, en la fecha que proceda, por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones. El valor, expresado en derechos especiales de giro, de la moneda de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional deberá ser calculado según el método que sea seguido por dicho Estado<sup>220</sup>.

<sup>215</sup> Texto colocado entre corchetes como reflejo del texto del art. 27 1), en espera de la decisión que adopte al respecto el Grupo de Trabajo.

<sup>216</sup> La variante B es el texto que figura en el párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>217</sup> Como se indica en la nota 16 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se mantuvo entre corchetes el proyecto de párr. 2, y se introdujo, entre corchetes, una referencia a la entrega con demora de las mercancías, para su ulterior examen.

<sup>218</sup> Véase nota 215, *supra*.

<sup>219</sup> Como se indica en la nota 17 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez proceda revisar la definición de “contenedor” del proy. de art. 1 a fin de que sea aplicable a las paletas. El texto sugerido refleja el art. IV.5 de las Reglas de La Haya-Visby y el art. 6 2) de las Reglas de Hamburgo.

<sup>220</sup> El texto del párr. 4 es básicamente igual al del párr. 1 del texto aprobado con carácter no imperativo por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su 15º período de sesiones (A/37/17, párrs. 53 a 55 y 63, y en Anexo I, reproducido en el Anuario de la CNUDMI, vol. XIII: 1982, págs. 10 y 11) como texto preferido

*Artículo 65. Responsabilidad por toda pérdida imputable a demora*<sup>221</sup>

Variante A<sup>222</sup>

A reserva de lo dispuesto en el artículo 66 2), toda indemnización por pérdida material o daño de las mercancías, que sea imputable a demora, deberá ser calculada con arreglo al artículo 23 y[, salvo estipulación en contrario,] la responsabilidad<sup>223</sup> por toda pérdida económica imputable a demora quedará limitada a una cuantía equivalente a [una sola vez] el flete abonable por las mercancías demoradas. La suma total abonable con arreglo al presente artículo y al artículo 64 1) no podrá exceder del límite que sería aplicable con arreglo al artículo 64 1) por la pérdida total de las mercancías afectadas.

Variante B<sup>224</sup>

A reserva de lo dispuesto en el artículo 66 2), salvo estipulación en contrario,<sup>225</sup> de ocasionar la demora en la entrega alguna pérdida [indirecta]<sup>226</sup> no imputable a la pérdida o daño de las mercancías transportadas, a la que por tanto no sea aplicable el artículo 23, la responsabilidad<sup>227</sup> por dicha pérdida quedará limitada a una cuantía equivalente a [una sola vez]<sup>228</sup> el flete pagadero por las mercancías demoradas. La suma total abonable con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo y en el artículo 64 1) no podrá exceder del

---

para la regla concerniente a la unidad de cuenta en la preparación de futuros convenios internacionales con reglas limitativas de la responsabilidad. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la adición del siguiente párr. que refleja el párr. 2 del texto aprobado en 1982 por la Comisión:

“5. El cálculo del que se habla en la última oración del párrafo 4 deberá hacerse con miras a expresar lo mejor posible, en la moneda nacional del Estado Contratante, el valor real en unidades de cuenta de las sumas de que se habla en el presente artículo. Todo Estado Contratante deberá comunicar su método de cálculo al depositario en el momento de la firma o al depositar su instrumento de ratificación, adhesión, aprobación o adhesión, así como siempre que modifique su método de cálculo.”

- <sup>221</sup> Se trasladó a este lugar el proy. de art. 16 2) de A/CN.9/WG.III/WP.32 para insertarlo en el capítulo 13 como art. aparte.
- <sup>222</sup> La variante A está basada en la variante sugerida para la primera oración del párr. 2 en la nota 11 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Se ha pretendido únicamente aclarar lo concerniente a los daños indirectos conforme a lo sugerido en párr. 25 de A/CN.9/552.
- <sup>223</sup> Se sugirió emplear el término “responsabilidad” para utilizar un lenguaje coherente con el del nuevo capítulo creado concerniente a la “limitación de la responsabilidad”.
- <sup>224</sup> La variante B es una versión ligeramente revisada del texto en A/CN.9/WG.III/WP.32 conforme aparece en el párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.39, y aprobado en los párrs. 20, 22, 24, 28 y 31 de A/CN.9/552.
- <sup>225</sup> Como se indica en la nota 10 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se insertaron las palabras “salvo acuerdo en contrario” al principio del párr. 2, pero convendría volver a estudiar esta cuestión en el contexto del proy. de art. 66 y del capítulo 20.
- <sup>226</sup> Como se indica en la nota 11 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se sugirió que se aclarara el texto concerniente a los daños indirectos.
- <sup>227</sup> Véase nota 223, *supra*.
- <sup>228</sup> Como se indica en la nota 12 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se insertaron en el párr. 2 las palabras “[una sola vez] el flete pagadero por las mercancías demoradas”, a fin de proseguir el estudio de esta cuestión en algún período ulterior de sesiones.

límite que sea aplicable con arreglo al artículo 64 1) por la pérdida total de las mercancías afectadas.

*Artículo 66. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad*<sup>229</sup>

1. Ni el porteador ni ninguna de las personas a la que se haga referencia en el artículo 19 podrá limitar la responsabilidad en la que incurra con arreglo a lo dispuesto en los artículos 64 y 26 4)<sup>230</sup>, , [o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte,]<sup>231</sup> si el demandante prueba que<sup>232</sup> la pérdida o el daño sufrido por las mercancías o el incumplimiento de la obligación del porteador con arreglo al presente Convenio<sup>233</sup> ha resultado de un acto u omisión personal de la persona que reclame el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que ese acto u omisión ocasionaría probablemente tal pérdida o daño.

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 65 si el demandante prueba que la demora en la entrega resultó de un acto u omisión personal, de la persona que reclame el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar la pérdida imputable a la demora o temerariamente y a sabiendas de que ese acto ocasionaría probablemente dicha pérdida.<sup>234</sup>

CAPÍTULO 14. DERECHOS DE ACCIÓN O PROCESALES<sup>235</sup>

*Artículo 67. Partes*

Variante A<sup>236</sup>

1. A reserva de lo dispuesto en los apartados a) y b) del artículo 68, toda acción nacida del contrato de transporte sólo podrá ser ejercitada frente al porteador o frente a una parte ejecutante por:

---

<sup>229</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en el párr. 8 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>230</sup> Como se indica en la nota 34 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez deba examinarse más a fondo la sugerencia de insertar una remisión al art. 23, al examinarse el cap. 20.

<sup>231</sup> Como se indica en la nota 35 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se mantuvieron entre corchetes las palabras “[o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte,]” a fin de examinarlas en el marco del cap. 20.

<sup>232</sup> Se suprimió aquí la referencia que se hacía a la demora, al haberse añadido el párr. 2 del art. 66..

<sup>233</sup> Se pensó que la referencia añadida al “incumplimiento de la obligación del porteador” hacía innecesario que se hablara de “[concerniente a las (mercancías)]”.

<sup>234</sup> Se sugiere que el derecho a limitar la responsabilidad por alguna pérdida imputable a demora sea tratada por separado, razón por la cual se ha añadido el nuevo párr. 2.

<sup>235</sup> El texto original de este capítulo está tomado, con mejoras subrayadas y correcciones tachadas, de A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>236</sup> La variante A del art. 67 está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.21. Los cambios del texto original, particularmente la combinación de los apartados c) y d) y la colocación de la última oración del texto original del artículo en un párr. 2, no son de fondo sino meramente formales, con miras a evitar toda ambigüedad que pudiera haber en el texto original.

a) El cargador, en la medida en que haya sufrido alguna pérdida o daño a resultas de un incumplimiento del contrato de transporte;

b) El consignatario, en la medida en que haya sufrido alguna pérdida o daño a resultas de un incumplimiento del contrato de transporte; o por

c) Toda persona a la que el cargador o el consignatario haya transferido sus derechos, o que haya adquirido por subrogación algún derecho nacido del contrato de transporte con arreglo al derecho interno aplicable, como por ejemplo algún asegurador, en la medida en que la persona cuyos derechos haya adquirido por cesión o por subrogación sufra alguna pérdida o daño a resultas de un incumplimiento del contrato de transporte.

2. De haberse traspasado, por cesión o por subrogación, algún derecho de acción o procesal con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 c), el porteador y la parte ejecutante tendrán derecho a invocar, frente a dicha acción, toda excepción y toda limitación de su responsabilidad que sea oponible frente a dicho tercero con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte o a lo dispuesto en el presente Convenio<sup>237</sup>.

#### Variante B

Toda acción nacida o que resulte de un contrato de transporte podrá ser ejercitada por toda persona que tenga algún derecho legítimo al cumplimiento de alguna obligación nacida o que resulte de dicho contrato, siempre que dicha persona haya sufrido algún daño o alguna pérdida<sup>238</sup>.

#### *Artículo 68. Caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable*

Caso de emitirse un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable:

a) Su tenedor estará facultado para ejercitar toda acción nacida del contrato de transporte frente al porteador o frente a alguna parte ejecutante, sea o no él quien haya sufrido la pérdida o el daño<sup>239</sup>; y

<sup>237</sup> Como se indica en la nota 210 de A/CN.9/WG.III/WP.32, si bien se expresó firme apoyo por la supresión del abreviado proy. de art. 67, el Grupo de Trabajo decidió aplazar toda decisión respecto de dicho artículo hasta después de haber concluido su examen de los proyectos de artículo y hasta después de haber examinado el ámbito de aplicación del proyecto de convenio.

<sup>238</sup> Como se indica en la nota 211 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se pidió a la Secretaría que preparara alguna variante, en forma de una declaración general, por la que se reconociera el derecho de toda persona, que gozara de algún interés legítimo en el cumplimiento del contrato de transporte, a presentar una demanda judicial si es que dicha persona había sufrido alguna pérdida o daño. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si la Variante B ha previsto adecuadamente la situación en que pueda encontrarse un transitario.

<sup>239</sup> Como se indica en la nota 212 de A/CN.9/WG.III/WP.32, aun cuando no se haya formulado ninguna solicitud a la Secretaría respecto del proy. de art. 68, desde una perspectiva textual, la formulación puede ser mejorada conforme se sugiere. Además, cabe cuestionar la necesidad de la frase “, sea o no él quien haya sufrido alguna pérdida o daño”. De hecho, si se reconoce el derecho del tenedor a entablar una acción con independencia de si el daño o la pérdida son

b) Cuando el demandante no sea el tenedor de dicho título o documento, el demandante deberá no sólo probar el daño o la pérdida que le haya sido ocasionado por el incumplimiento del contrato de transporte, sino que deberá probar además que el tenedor no ha sufrido la pérdida o el daño que sean objeto de su demanda<sup>240</sup>.

## CAPÍTULO 15. PLAZO PARA PRESENTAR UNA DEMANDA<sup>241</sup>

### *Artículo 69. Prescripción de acciones*

#### Variante A<sup>242</sup>

El porteador quedará liberado de toda responsabilidad con arreglo al presente Convenio<sup>243</sup>, caso de no ser entablado un procedimiento judicial o arbitral contra él en el plazo de [un] año. El cargador quedará liberado de toda responsabilidad, en la que pueda haber incurrido conforme a lo dispuesto en el capítulo 8 del presente Convenio, caso de no ser entablado un procedimiento judicial o arbitral contra él dentro del plazo de [un] año<sup>244</sup>.

---

suyos, la relación del tenedor y la persona que haya efectivamente sufrido dicha pérdida o daño queda fuera del ámbito de aplicación del proyecto de convenio.

<sup>240</sup> Se pensó que trasladar el antiguo proy. de art. 65 para insertarlo como apartado b) del art. 68 constituía una mejora del texto del proyecto de convenio.

<sup>241</sup> El texto de este capítulo está tomado, con mejoras de redacción subrayadas y correcciones tachadas, de A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>242</sup> La variante A del art. 69 está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/21.

<sup>243</sup> Texto cuya inserción se ha sugerido por razones de coherencia textual con el proy. de art. 64.

<sup>244</sup> Como se indica en la nota 215 de A/CN.9/WG.III/WP.32 el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que colocara la expresión numérica “un” entre corchetes, y que preparara una versión revisada del proy. de art. 69 que reflejara debidamente las opiniones expresadas.

Se preguntó, en el párr. 166 de A/CN.9/526, por qué se mencionaba únicamente, respecto del plazo para presentar demanda, la responsabilidad del cargador a tenor del cap. 8) del proyecto de convenio, y no se mencionaba también la responsabilidad del cargador a tenor de otros artículos, tales como los del ahora suprimido cap. 9. Se sugirió además que todas las personas, que pudieran incurrir en responsabilidad a tenor del contrato de transporte, fueran mencionadas en el art. 69. Cabe sugerir que si bien no todas las obligaciones nacidas del contrato de transporte están reguladas por el proyecto de convenio, por ejemplo la responsabilidad eventual del porteador por no haber cargado las mercancías, tal vez proceda que el cap. 15 sea aplicable a todo tipo de responsabilidad que esté regulada por el convenio.

Tal vez sea buena la solución sugerida en el párr. 166 de A/CN.9/526 de que se disponga únicamente que prescribirá toda demanda relativa a asuntos que sean objeto del proyecto de convenio (o que todo derecho se extinguirá).

Se expresó también inquietud en el párr. 167 de A/CN.9/526 acerca de si el transcurso de cierto plazo puede extinguir el derecho o hacer que la acción prescriba. El transcurso de cierto plazo extingue el derecho con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby (art. III.3), y a los convenios COTIF-CIM (art. 47), Varsovia (art. 29) y probablemente CMR (art. 32). Extingue también la acción con arreglo a las Reglas de Hamburgo (art. 20), el Convenio Multimodal de 1980 (art. 25), el CMNI (art. 24) y el Convenio de Montreal (art. 35). Tal vez sea aconsejable que de momento se tengan presentes las dos opciones enunciadas. Por ello, se ha sugerido otro posible texto en la variante B.

### Variante B

[Todo derecho de acción] [Toda acción] ejercitable con arreglo al presente Convenio prescribirá [se extinguirá] si no se ha entablado un procedimiento judicial o arbitral dentro del plazo de [un] año.

#### *Artículo 70. Comienzo del plazo de prescripción*

El plazo del que se habla en el artículo 69 empezará a correr a partir del día en que el porteador haya concluido la entrega de las mercancías afectadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11 4) ó 5) o, de no haberse efectuado la entrega de las mercancías, a partir del [último] día en el que las mercancías debían haber sido entregadas. No será computable a efectos del vencimiento del plazo el día a partir del cual comenzará a correr dicho plazo<sup>245</sup>.

#### *Artículo 71. Prórroga del plazo de prescripción*

Toda persona contra la que se presente una reclamación podrá, en todo momento durante el curso del plazo de prescripción, prorrogar dicho plazo mediante una declaración dirigida al demandante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado por una o más declaraciones similares.

#### *Artículo 72. Acción de repetición o de resarcimiento*

Toda acción de repetición, entablada por una persona tenida por responsable a tenor del presente Convenio, podrá ser presentada incluso después de expirado el plazo de prescripción fijado en el artículo 69 siempre y cuando se presente la demanda dentro del más largo de los siguientes plazos:

<sup>245</sup> Como se indica en la nota 216 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que retuviera el texto del proy. de art. 70, pero estudiándose la posibilidad de introducir alguna variante en función de las opiniones expresadas.

Se expresó inquietud en el párr. 170 de A/CN.9/526 de que la fecha de entrega indicada “en el contrato de transporte” pudiera ser muy anterior a la fecha de entrega efectiva, por lo que sería preferible referirse a la fecha de entrega efectiva. Ahora bien, se expresó igualmente por la posibilidad de que el consignatario demorara unilateralmente dicha entrega efectiva. El texto habla del día en que “el porteador haya concluido la entrega”, que viene a ser el día de entrega efectiva de las mercancías.

Se expresó también inquietud, en el párr. 171 de A/CN.9/526, respecto de la expresión “el último día” en que debían haberse entregado las mercancías, como fecha inicial del plazo para la presentación de la demanda judicial, en supuestos en los que no se haya hecho entrega de las mercancías. Tal vez no sea fácil encontrar alguna variante de dicho texto, ya que en todo supuesto en el que no se haya hecho entrega de las mercancías sería aún más difícil de determinar “el último día”. Se sugiere que se supriman estas palabras.

En el párrafo 172 de A/CN.9/526 se menciona asimismo la objeción por la posibilidad de que el demandante espere a que haya transcurrido prácticamente el plazo para presentar su demanda, a fin de obstaculizar en lo posible la presentación de una contrademanda, por haber transcurrido ya el plazo para dichas actuaciones. Cabría evitar esta maniobra haciendo mención de la contrademanda en el proy. de art.72 b) ii), conforme se indicó en el párr. 172, o regulando las contrademandas en un párrafo aparte del proyecto de convenio. Véase *infra* la variante del proy. de art. 73.

a) el plazo otorgado por la ley del foro<sup>246</sup> ante el que se vaya a entablar el procedimiento; o

b) Variante A del apartado b)<sup>247</sup>

un plazo de 90 días que empezará a correr a partir de la fecha en que la persona, que vaya a presentar la acción de repetición, haya

- i) satisfecho la reclamación presentada contra ella; o
- ii) haya sido citada a comparecer en el juicio entablado contra ella.

Variante B del apartado b)

un plazo de 90 días que empezará a correr a partir de la fecha en que

- i) la persona que vaya a presentar la acción de repetición haya satisfecho la reclamación presentada contra ella; o
- ii) se haya pronunciado sentencia firme y no apelable contra la persona que vaya a presentar la acción de repetición<sup>248</sup>.

#### *Artículo 73. Reconvencción*

Toda contrademanda interpuesta por una persona tenida por responsable a tenor del presente Convenio podrá ser presentada incluso después de expirado el plazo de prescripción fijado en el artículo 69, siempre y cuando se presente dentro de un plazo de 90 días que empezará a correr a partir del día en que la persona que presente la contrademanda haya sido citada a comparecer en el juicio entablado contra ella<sup>249</sup>.

---

<sup>246</sup> Se sugiere este término para acomodar las demarcaciones jurisdiccionales de un Estado federal.

<sup>247</sup> La variante A del art. 72 está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>248</sup> Como se indica en la nota 219 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un proyecto revisado del proyecto del art. 72, que reflejara debidamente los pareceres expresados.

En el párrafo 176 de A/CN.9/526 se indicó que en algunos países de tradición civil o romanista, no era posible entablar una acción de repetición en tanto no se hubiera pronunciado una sentencia firme contra el que deseaba entablarla, y se sugirió que el plazo de 90 días comenzara a correr a partir de la fecha en que dicha sentencia fuera firme. Se ofrecía, por ello, una variante por la que el plazo de 90 días empezaría a correr a partir del día en que la sentencia contra la persona que entablara la acción de repetición fuera firme e inapelable. Dichas sugerencias se han plasmado en la variante B.

<sup>249</sup> Como se indica en la nota 220 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se reiteró en el párr. 177 de A/CN.9/526 que debería otorgarse cierto margen para la presentación de una contrademanda, ya sea en el marco del apartado b) ii) del proy. de art. 72 o en un artículo aparte, en cuyo caso se debería otorgar a la contrademanda un margen similar al previsto en el art. 72 b) ii). Esta disposición sugerida viene enunciada aparte en el art. 73.

*Artículo 74. Acciones contra el fletador de un buque  
fletado a casco desnudo*

[Si el propietario inscrito de un buque consigue refutar la presunción de que él es el porteador, con arreglo al artículo 40 3), podrá entablarse una acción frente al fletador a casco desnudo del buque aun después de expirado el plazo fijado en el artículo 69, siempre y cuando se presente la demanda dentro del más largo de los siguientes plazos:

- a) el plazo otorgado por la ley del foro ante el que<sup>250</sup> se vaya a entablar el proceso; o
- b) un plazo de 90 días a contar de la fecha en que el propietario inscrito del buque
  - i) [pruebe que su buque navegaba durante la operación de transporte con arreglo a un fletamento a casco desnudo; e]
  - ii) identifique debidamente al fletador a casco desnudo de su buque.]<sup>251</sup>

CAPÍTULO 16. VÍA JUDICIAL

*Artículo 75. Acciones contra el porteador*<sup>252</sup>

En todo procedimiento judicial, concerniente al transporte de mercancías en el marco del presente Convenio, que se entable contra el porteador<sup>253</sup>, el demandante<sup>254</sup> podrá, a su elección, ejercitar una acción ante todo tribunal de un Estado Contratante que sea competente, con arreglo a la ley del foro, y en cuyo territorio jurisdiccional se encuentre uno de los siguientes lugares:

- a) el domicilio del demandado<sup>255</sup>; o
- b) el lugar contractual de recepción de las mercancías o su lugar contractual de entrega <sup>256</sup>; o

<sup>250</sup> Véase nota 246, *supra*.

<sup>251</sup> Como se indica en la nota 221 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara una versión revisada del proy. de art. 74, prestando la debida atención a las opiniones que se habían expresado. Se tomó nota igualmente de que el Grupo de Trabajo había pedido a la Secretaría que mantuviera el art. 40 3) entre corchetes, por lo que pidió igualmente a la Secretaría que mantuviera el proy. de art. 74 entre corchetes, habida cuenta de la conexión entre uno y otro artículo.

En el párr. 180 de A/CN.9/526 se objetó que de poco serviría un plazo de 90 días en el supuesto de que un demandante, que fuera propietario de la carga, tuviera dificultad en identificar al porteador. Se estima que ese problema ha sido resuelto en el texto actual del apartado b) ii).

Se sugirió además que cabría fusionar los incisos i) y ii) del apartado b), dado que el requisito enunciado en el inciso ii) era lo bastante riguroso para subsumir en él al requisito enunciado en el inciso i). Se ha propuesto un texto revisado.

<sup>252</sup> Texto tomado de párr. 111 de A/CN.9/576, con las revisiones sugeridas y previamente aprobadas que se indican.

<sup>253</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 114 de A/CN.9/576.

<sup>254</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 114 de A/CN.9/576.

<sup>255</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 116 de A/CN.9/576.

<sup>256</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 120 de A/CN.9/576.

[c) el puerto donde se efectúe la carga inicial de las mercancías en un buque; o

el puerto donde se efectúe la descarga definitiva de las mercancías desde un buque; o]

d) todo lugar adicional [indicado][estipulado]<sup>257</sup> para dicho fin en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte<sup>258</sup>.

*[Artículo 76. Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva<sup>259</sup>*

1. Si el cargador y el porteador convienen en que los tribunales de un Estado Contratante o uno o más tribunales de un Estado Contratante serán competentes para resolver toda controversia que haya surgido o pueda surgir en el marco del presente Convenio, ese o esos tribunales gozarán de jurisdicción al respecto. Dicha jurisdicción será exclusiva, siempre y cuando el acuerdo por el que se confiera:

a) Conste por escrito o en una comunicación electrónica;

b) Indique claramente el nombre y la sede del tribunal o de los tribunales seleccionados, así como el nombre y la dirección de las dos partes; y

c) Estipule expresamente que el tribunal seleccionado gozará de competencia exclusiva<sup>260</sup>.

2. De haberse designado de común acuerdo un foro, con arreglo al párrafo 1, dotado de jurisdicción exclusiva, el cargador y el porteador podrán también estipular expresamente que su selección de un foro dotado de jurisdicción exclusiva será vinculante para toda otra persona que interponga una acción con arreglo al presente Convenio, y su selección será en dicho supuesto vinculante siempre y cuando<sup>261</sup>:

Variante A del párrafo 2 a)

a) Dicha estipulación esté consignada en los datos del contrato [o haya sido incorporada por remisión al título de transporte o al documento electrónico de transporte]; y

Variante B del párrafo 2 a)

a) Se haya dado oportuno aviso a dicha persona del lugar donde podrá interponer su acción; y

---

<sup>257</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 124 de A/CN.9/576.

<sup>258</sup> Como se indica en párr. 124 de A/CN.9/576, deberá examinarse más en detalle toda cuestión que pueda afectar a terceros en el texto de esta disposición y toda cuestión concerniente a su conexión con las cláusulas de selección del foro.

<sup>259</sup> Conforme se pidió en el párr. 168 de A/CN.9/576, se ha preparado este proy. de art. sobre los acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva para su examen por el Grupo de Trabajo.

<sup>260</sup> Texto sugerido para satisfacer las condiciones sugeridas en el párr. 161 de A/CN.9/576. De seguirse este criterio, cabría añadir la presente disposición a la lista enumerada en el proy. de art. 3 y cabría suprimir el proy. de art. 75 e).

<sup>261</sup> Texto presentado para cumplir las condiciones sugeridas en el párr. 164 de A/CN.9/576. De adoptarse este enfoque, debería eliminarse esta disposición de la lista del proy. de art. 3.

Variante C del párrafo 2 a)<sup>262</sup>

a) Dicha persona haya dado su consentimiento explícito a lo estipulado, y su consentimiento cumpla con los requisitos enunciados en el artículo 95 6) b); y

b) El foro seleccionado esté en algún lugar designado con arreglo a lo dispuesto en los apartados a), b) o c) del artículo 75.]

*Artículo 77. Acciones contra una parte ejecutante marítima*<sup>263</sup>

En todo procedimiento judicial contra la parte ejecutante marítima concerniente al transporte de mercancías efectuado en el marco del presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar una acción ante el tribunal de un Estado Contratante que sea competente a tenor de la ley del foro, y dentro de cuyo territorio jurisdiccional esté situado uno de lo siguientes lugares:

a) El domicilio de la parte ejecutante marítima; o

b) El lugar donde la parte ejecutante marítima haya recibido [inicialmente] las mercancías; o el lugar donde la parte ejecutante marítima haya hecho entrega [definitiva] de las mercancías.

*Artículo 78. Ningún foro competente adicional*

A reserva de lo dispuesto en el artículo 80, no podrá entablarse, en virtud del presente Convenio, procedimiento judicial alguno en un lugar no designado con arreglo al artículo 75 ó 77<sup>264</sup>.

*Artículo 79. Embargo y medida cautelares*<sup>265</sup>

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la competencia de un tribunal en lo referente a:

a) El embargo preventivo [de conformidad con la normativa aplicable de derecho internacional [o de la ley del foro competente]]; o

b) La imposición de medidas cautelares.

[2. A efectos del presente artículo, se entenderá por “medida cautelar”:

<sup>262</sup> En la variante C se sugiere el supuesto de que todo tercer interesado habrá de haber dado expresamente su consentimiento a la cláusula de jurisdicción exclusiva, al igual que el consentimiento exigido en el proy. de art. 95 6) b).

<sup>263</sup> Texto tomado de párr. 125 de A/CN.9/576, con las revisiones sugeridas y previamente aprobadas que pueden verse indicadas.

<sup>264</sup> A fin de responder a las inquietudes expresadas en párr. 42 de A/CN.9/576, y en aras de la claridad, se sugirió colocar la primera oración del antiguo proy. de art. 74 en un artículo aparte, numerado art. 78, y que se aplicara, en el mismo artículo, al embargo y a las medidas cautelares el mismo régimen propuesto en el proy. de art. 79.

<sup>265</sup> Retoques sugeridos al texto enunciado en el párr. 130 de A/CN.9/576, conforme a lo convenido en el párr. 136 de A/CN.9/576 para el ulterior examen del texto.

- a) Toda medida por la que se ordene la conservación, la custodia provisional, o la venta de cualquier bien que sea objeto de la controversia; o
- b) Toda orden por la que se ordene que se deposite en caución el importe controvertido; o
- c) Toda orden por la que se designe un síndico o administrador judicial; o
- d) Toda otra orden destinada a evitar que la sentencia o el laudo arbitral pueda verse frustrado a resultas de que la otra parte disperse sus bienes; o
- e) Toda orden conminatoria o toda otra orden provisional.]<sup>266</sup>

*Artículo 80. Consolidación y traslado de las actuaciones*

Variante A del párrafo 1<sup>267</sup>

[1. Toda acción ejercitada al mismo tiempo contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima a raíz de un mismo incidente deberá interponerse en uno de los lugares indicados en el artículo 77, con independencia de si ese lugar está o no indicado en el artículo 75.]<sup>268</sup>

Variante B del párrafo 1

[1. Toda acción ejercitada al mismo tiempo contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima a raíz del mismo incidente deberá interponerse en un lugar designado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 75 como en el artículo 77. De no haber ningún lugar designable con arreglo a uno y otro artículo, dicha acción deberá ser interpuesta en algún lugar designado con arreglo al artículo 77.]<sup>269</sup>

Variante C del párrafo 1<sup>270</sup>

[1. Si el titular de la carga interpone alguna acción solidaria frente al porteador contractual y frente a la parte ejecutante marítima, deberá hacerlo en

---

<sup>266</sup> Las correcciones se hacen al texto convenido para su ulterior estudio en párr. 142 de A/CN.9/576.

<sup>267</sup> Si bien la variante C del proy. de art. 80 1) es el texto convenido para su ulterior examen en el párr. 149 de A/CN.9/576, se sugieren las variantes A y B a título de textos mejorados de esa variante entre las que tal vez el Grupo de Trabajo prefiera elegir. La variante B exigiría que al determinar el lugar donde se haya de presentar una acción tanto contra el porteador como contra la parte ejecutante marítima se deberá buscar en primer lugar el lugar designado con arreglo a lo dispuesto tanto en el art. 74 como en el art. 76, y que sólo de fracasar esta iniciativa podrá recurrirse a un lugar designado únicamente conforme a lo dispuesto en el art. 76. El enfoque de la variante A parte del criterio de que sólo se podrá interponer esa acción en un lugar designado con arreglo al art. 76, con independencia de si ese lugar ha sido designado conforme a lo dispuesto en el art. 74.

<sup>268</sup> El Grupo de Trabajo tal vez observe que este enfoque puede dar lugar a dificultades en todo supuesto en el que la acción vaya dirigida contra más de una parte ejecutante marítima, o cuando ninguno de los lugares designados con arreglo al art. 77 se encuentre en un Estado contratante.

<sup>269</sup> *Ibid.*

<sup>270</sup> Texto convenido en el párr. 149 de A/CN.9/576 para su ulterior examen.

alguno de los lugares en donde, conforme al artículo 77, cabrá interponer una acción frente a una parte ejecutante marítima.]

2. Si el porteador o una parte ejecutante marítima ejercita una acción con arreglo al presente Convenio, el demandante, obrando a instancia del demandado, deberá retirar la acción y deberá interponerla de nuevo en algunos de los lugares designados con arreglo a lo dispuesto en los artículos 75 ó 77, según cuál sea aplicable, a elección del demandado<sup>271</sup>.

*Artículo 81. Acuerdo concertado a raíz de la controversia*<sup>272</sup>

Pese a lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, todo acuerdo concertado por las partes en una controversia nacida del contrato de transporte, a raíz de haber surgido la controversia, por el que se designe el lugar donde el demandante podrá ejercitar una acción, será válido<sup>273</sup>.

CAPÍTULO 17. VÍA ARBITRAL<sup>274</sup>

Variante A

*Artículo 82.*

A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar, mediante un acuerdo consignado por escrito, que toda controversia relativa a un contrato de transporte al que sea aplicable el presente Convenio deberá ser sometida a arbitraje.

*Artículo 83.*

De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, el acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria deberá ser consignado en dicho título o documento, o expresamente incorporado al mismo por remisión. De haberse estipulado en un contrato de fletamento que toda controversia, a que pueda dar lugar su ejecución, deberá ser sometida a arbitraje, y de no haberse consignado expresamente, en todo título de transporte negociable o documento electrónico

<sup>271</sup> Texto convenido para su ulterior examen en el párr. 152 de A/CN.9/576, con ciertas sugerencias de redacción. Conforme se indica en el párr. 152 de A/CN.9/576, debería tratarse de limitar la aplicación de esta disposición a las demandas de una declaración exoneratoria de la responsabilidad presentada por el porteador o por una parte ejecutante marítima.

<sup>272</sup> Texto tomado de la variante A de A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>273</sup> Texto que en el párr. 171 de A/CN.9/576 se convino en reexaminar.

<sup>274</sup> Debe recordarse la decisión del Grupo de Trabajo en el párr. 179 de A/CN.9/576 de que se presente una nueva versión de este capítulo para que sea examinada por el Grupo de Trabajo en un futuro período de sesiones. Se tiene previsto presentar esa versión al Grupo de Trabajo, en su 16º período de sesiones, para un examen preliminar de la misma. Conforme se indica en la nota 225 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la variante A del capítulo 16 reproduce plenamente las disposiciones de las Reglas de Hamburgo, mientras que la variante B del capítulo 16 omite aquellos párrafos que el Subcomité Internacional sobre Uniformidad del Derecho del Transporte Marítimo del CMI sugirió que fueran suprimidos.

de transporte negociable emitido a raíz de dicho contrato, que dicha estipulación del contrato será vinculante para el tenedor de ese título o documento, el porteador no podrá invocar lo estipulado frente a un tenedor que haya adquirido de buena fe el título de transporte negociable o el documento electrónico de transporte negociable.

*Artículo 84.*

El procedimiento arbitral deberá ser abierto, a elección del demandante, en alguno de los lugares siguientes:

- a) Algún lugar en el territorio del Estado en donde esté situado:
  - i) El establecimiento principal del demandado o, en su defecto, el lugar de residencia habitual del demandado; o
  - [ii) El lugar donde se haya celebrado el contrato de transporte, siempre y cuando el demandado tenga allí el establecimiento, la sucursal o la agencia que se haya encargado de negociar el contrato; o]
  - iii) El lugar donde el porteador o la parte ejecutante haya recibido las mercancías para su transporte o el lugar donde se efectuó su entrega; o
- b) Todo otro lugar que se designe al efecto en el acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria.

*Artículo 85.*

El árbitro o el tribunal arbitral que entienda de la controversia deberá aplicar el régimen del presente Convenio.

*Artículo 85 bis.*

Se entenderá que lo dispuesto en los artículos 83 y 84 forma parte de todo acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria que se haya pactado, por lo que será nula toda estipulación de dicho acuerdo o de dicha cláusula que sea incompatible con lo dispuesto en tales artículos.

*Artículo 86.*

Nada de lo dispuesto en el presente capítulo privará de validez a un acuerdo de arbitraje concertado por las partes después de que haya surgido la controversia relativa al contrato de transporte.

Variante B

*Artículo 82.*

A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar, mediante un acuerdo consignado por escrito, que toda controversia relativa a un contrato de transporte al que sea aplicable el presente Convenio deberá ser sometida a arbitraje.

*Artículo 83.*

De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, el acuerdo de arbitraje o la cláusula compromisoria deberá constar en dicho título o documento, o deberá ser expresamente incorporado al mismo por remisión. De haberse estipulado en un contrato de fletamento que toda controversia, nacida de su ejecución, será sometida a arbitraje y caso de emitirse a raíz de dicho contrato un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable en el que no figure indicación explícita alguna de que esa estipulación del contrato será vinculante para el tenedor, el porteador no podrá invocar lo estipulado frente a un tenedor que haya adquirido de buena fe el título de transporte negociable o el documento electrónico de transporte negociable<sup>275</sup>.

*Artículo 84*<sup>276</sup>.*Artículo 85.*

El árbitro o el tribunal de arbitraje aplicará el régimen del presente Convenio a toda controversia.

*Artículo 86.*

Nada de lo dispuesto en el presente capítulo privará de validez a un acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria concertada por las partes después de que haya surgido la controversia relativa al contrato de transporte.

CAPÍTULO 18. AVERÍA GRUESA<sup>277</sup>*Artículo 87. Disposiciones sobre la avería gruesa*

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá la aplicación de lo estipulado en el contrato de transporte o de lo dispuesto en el derecho interno aplicable, en lo concerniente a la liquidación de una avería gruesa.

*Artículo 88. Contribución a raíz de una avería común o gruesa*

1. [Con la excepción del capítulo referente al plazo para la presentación de la demanda,] las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del

<sup>275</sup> Como se indica en la nota 227 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el texto enmendado de la variante B del art. 83 relativo al arbitraje no reproduce el art. 22.2 de las Reglas de Hamburgo, dado que se pensó que el art. 22.2 de las Reglas de Hamburgo era demasiado pormenorizado.

<sup>276</sup> Como se indica en la nota 228 de A/CN.9/WG.III/WP.32 se ha omitido este artículo a fin de que la variante B refleje adecuadamente las deliberaciones en el Subcomité Internacional sobre Uniformidad del Derecho de Transporte Marítimo del CMI. El CMI no llegó a ninguna decisión respecto de ninguna variante adecuada. (Consúltese de nuevo, el *Yearbook 1999* del CMI, pág. 113, y el *Yearbook 1997* del CMI, págs. 350 a 356, donde se habla de ello en más detalle.)

<sup>277</sup> El texto original de este capítulo ha sido tomado de A/CN.9/WP.32, con ciertas mejoras de redacción.

porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario podrá negarse a contribuir en caso de avería gruesa y la obligación del porteador de resarcir al consignatario de toda contribución eventual efectuada a la avería gruesa o a los gastos de salvamento.

2. [Toda acción para demandar] [Todo derecho a reclamar] una contribución en un supuesto de avería gruesa [prescribirá] [se extinguirá] si no se ha entablado un procedimiento judicial o arbitral dentro del plazo de [un año] a partir de la fecha de emisión de la declaración de avería gruesa<sup>278</sup>.

## CAPÍTULO 19. OTROS CONVENIOS<sup>279</sup>

### *Artículo 89. Regímenes internacionales aplicables a otras modalidades de transporte*

A reserva de lo dispuesto en el artículo 92, nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá que un Estado Contratante aplique algún otro instrumento internacional que esté ya en vigor en la fecha del presente Convenio y que sea aplicable a título de norma de rango imperativo a contratos primordialmente destinados al transporte de mercancías por algún modo de transporte que no sea el transporte por mar<sup>280</sup>.

---

<sup>278</sup> Como se indica en la nota 230 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se había sugerido que se explicitara más claramente que las disposiciones del proyecto de convenio relativas al plazo para presentar una demanda no eran aplicables al supuesto de avería común o gruesa. Dado que el párr. 1 enuncia que las disposiciones relativas a la responsabilidad del porteador serán las que determinen si el consignatario podrá negarse a contribuir a los gastos por concepto de avería gruesa y las que determinen la responsabilidad al respecto del porteador, resulta confusa la referencia que se hace a la disposición relativa al plazo para presentar una demanda. Se sugiere suprimir dicha referencia. Ello será particularmente importante si se inserta una disposición expresamente destinada a regular el plazo para presentar la demanda.

Como se sugirió en el párr. 188 de A/CN.9/526, debería formularse una disposición aparte relativa al plazo para la presentación de una demanda por concepto de avería gruesa, que dijera, por ejemplo, que el plazo para presentar una demanda por dicho concepto empieza a correr a partir de la emisión de una declaración de avería común o gruesa. Se ha preparado un texto insertado al final del párr. 2. Dicho texto debería probablemente regular la demanda tanto de una contribución como de una indemnización.

En el párrafo 189 del documento A/CN.9/526, se suscitó la cuestión de si el párr. 1 debía ser también aplicable a la responsabilidad por pérdidas imputables a demora y sobrestadías. No parece que el Grupo de Trabajo haya adoptado ninguna decisión al respecto.

<sup>279</sup> El texto original de este capítulo se ha tomado, con ciertas mejoras de redacción, de A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>280</sup> Como se indica en la nota 231 de A/CN.9/WG.III/WP.32 respecto del proy. de art. 27 y en las deliberaciones sobre la relación existente entre el proyecto de convenio y otros convenios de transporte y con toda norma aplicable de derecho interno, se encomendó también a la Secretaría, en los párrs. 247 y 250 de A/CN.9/526, que preparara alguna regla de conflicto de convenios para su inserción eventual en el capítulo 19. Se estima que esa labor no debería ir en detrimento de la sugerencia que se hace en la siguiente nota, sino que debería complementarla. El texto del nuevo proy. de art. 89 está tomado del art. 25 5) de las Reglas de Hamburgo.

*Artículo 90. Primacía sobre convenios anteriores*

[Entre Estados] [A reserva de lo dispuesto en el artículo 102, entre Estados]<sup>281</sup> que sean partes en el presente Convenio, su régimen prevalecerá sobre el de todo otro convenio anterior en el que también sean partes [cuando alguna de sus disposiciones sea incompatible con las del presente Convenio]<sup>282</sup>.

*Artículo 91. Limitación global de la responsabilidad*

El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, o de la parte ejecutante, previstos en otros convenios internacionales o normas de derecho interno que regulen los límites de la responsabilidad relativos a la explotación comercial de barcos.

*Artículo 92. Otros regímenes aplicables al transporte de pasajeros y equipaje*

No se incurrirá en responsabilidad con arreglo al presente Convenio por toda pérdida, daño o demora en la entrega del equipaje, que sea imputable al porteador con arreglo a todo otro convenio internacional o norma de derecho interno relativa al transporte de pasajeros con equipaje .

*Artículo 93. Otras disposiciones sobre daños causados por accidentes nucleares*

No se incurrirá en responsabilidad alguna con arreglo al presente Convenio por el daño ocasionado por un accidente nuclear, cuando dicho daño sea imputable a una empresa explotadora de una instalación nuclear:

a) con arreglo al Convenio de París acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, de 29 de julio de 1960, enmendado por un Protocolo adicional de 28 de enero de 1964, con arreglo a la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 21 de mayo de 1963, enmendada por el Protocolo Común relativo a la aplicación de la Convención de Viena y del Convenio de París de 21 de septiembre de 1988, y enmendada 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 con arreglo al Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares, de 12 de septiembre de 1997<sup>283</sup>, o

<sup>281</sup> Variante sugerida.

<sup>282</sup> Como se indica en la nota 22 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la sugerencia en el párr. 196 de A/CN.9/526 de que sería conveniente que se enmendara el proy. de art. 91, insertando algún texto por el que se disponga que el régimen del proyecto de convenio prevalecerá sobre el de todo otro convenio de transporte, salvo que se trate de un Estado que no sea parte en el nuevo convenio, es conforme a lo dispuesto en el art. 30 4) de la Convención de Viena. Se sugiere, no obstante, que esta nueva disposición sea formulada en un texto aparte, y no en el proy. de art. 91, que se ocupa de un problema distinto y más concreto, y que resuelve dicho problema en sentido contrario. Esta nueva disposición figura ahora como proy. de art. 90.

<sup>283</sup> A fin de abarcar toda enmienda subsiguiente de estos instrumentos o todo nuevo instrumento negociado en el futuro, el Grupo de Trabajo tal vez desee insertar algún nuevo texto redactado

b) con arreglo al derecho interno aplicable a la responsabilidad por tales daños, con tal de que su régimen sea al menos igual de favorable, para toda persona que haya sufrido daños, que el régimen del Convenio de París o el de la Convención de Viena, o que el régimen del Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares<sup>284</sup>.

## CAPÍTULO 20. VALIDEZ DE LAS ESTIPULACIONES CONTRACTUALES

### *Artículo 94. Disposiciones generales*

1. Salvo que el presente Convenio disponga otra cosa, toda estipulación será nula, si:

a) excluye o limita directa o indirectamente alguna de las obligaciones del porteador o de una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Convenio;

b) excluye o limita 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 si

c) hace cesión, al porteador o a alguna persona a la que se haga referencia en el artículo 19<sup>285</sup>, de algún beneficio del seguro tomado por las mercancías.

[2. Salvo que el presente Convenio disponga otra cosa, toda estipulación será nula, si:

a) excluye, limita [o aumenta] directa o indirectamente las obligaciones con arreglo al capítulo 8 del cargador, del consignador, del consignatario, de la parte controladora, del tenedor, o de alguna persona a la que se haga referencia en el artículo 34; o si

b) excluye, limita [o aumenta] directa o indirectamente la responsabilidad del cargador, del consignador, del consignatario, de la parte controladora, del

---

en términos como los siguientes: “, así como toda enmienda de dichos instrumentos y todo futuro instrumento concerniente a la responsabilidad de una empresa explotadora de instalaciones nucleares por todo daño imputable a un accidente nuclear”, o introducir en el texto un procedimiento de enmienda tácito y sencillo, circunscrito al texto de este artículo que sería activado por el depositario.

<sup>284</sup> Como se indica en la nota 235 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que actualizara la lista de convenios e instrumentos internacionales del proy. de art. 93, y que preparara una versión revisada, en la que se reflejaran debidamente los pareceres expresados.

En el párr. 200 de A/CN.9/526, se señaló que la lista de instrumentos del proy. de art. 89 no era completa y se mencionó el Protocolo de 1998 por el que se enmienda la Convención de Viena de 1963.

En el párr. 201 de A/CN.9/526 se sugirió que cabría añadir otros convenios relativos al régimen de la responsabilidad a la lista del proy. de art. 93, tales como los que regulan la responsabilidad por concepto de contaminación y accidentes. Ahora bien, se formularon ciertas objeciones al respecto, por lo que se sugiere que la revisión que se hiciera a raíz de lo indicado en el párr. 202 de A/CN.9/526 se ocupara únicamente de los instrumentos relativos a daños nucleares.

<sup>285</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior examen en el párr. 77 de A/CN.9/576.

tenedor, o de alguna persona a la que se haga referencia en el artículo 34, por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo al capítulo 8<sup>286</sup>.]”

*Artículo 95. Régimen especial de los contratos por volumen de carga<sup>287</sup>*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 94, caso de estar sometidos los términos de un contrato por volumen de carga, con arreglo a lo previsto en el apartado b) del párrafo 3 del artículo 9, al régimen del presente Convenio, dicho contrato podrá estipular deberes, derechos, obligaciones o responsabilidades que sean superiores o inferiores a lo prescrito en el régimen del Convenio, siempre y cuando el contrato por volumen de carga [esté consignado por escrito o por algún medio electrónico], e indique de forma explícita que en alguna de sus cláusulas se estipula una excepción al régimen del presente Convenio, y siempre que el contrato por volumen de carga:

- a) haya sido personalmente negociado; o
- b) indique de forma explícita toda sección del mismo en donde se estipule alguna excepción al régimen del presente Convenio<sup>288</sup>.

2. Toda excepción al régimen del Convenio negociada con arreglo a lo previsto en el párrafo 1 deberá ser consignada en el contrato y no podrá ser incorporada a su texto por remisión a algún otro documento<sup>289</sup>.

3. [Ninguna lista pública de precios y servicios del porteador, así como] ningún título de transporte, documento electrónico de transporte, u otro documento similar, constituye un contrato por volumen de carga a efectos del párrafo 1, pero todo contrato por volumen de carga podrá incorporar por remisión dichos documentos al texto del contrato<sup>290</sup>.

4. El derecho a estipular excepciones al régimen del Convenio, con arreglo al presente artículo, será aplicable a toda cláusula por la que se regulen las remesas enviadas en el marco de un contrato por volumen de carga, en la medida en que dicha cláusula o estipulación se rija por el presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 3 del artículo 9<sup>291</sup>.

5. El párrafo 1 no será aplicable a:

- a) las obligaciones prescritas en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 16 [ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de esas obligaciones, así como tampoco a la limitación de esa responsabilidad];

<sup>286</sup> Conforme fue aprobado en el párr. 85 de A/CN.9/576, para que se estudiara ulteriormente, una vez examinadas las obligaciones del cargador en el capítulo 8.

<sup>287</sup> Texto enunciado en el párr. 52 de A/CN.9/576.

<sup>288</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior examen en el párr. 85 de A/CN.9/576.

<sup>289</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior examen en el párr. 89 de A/CN.9/576.

<sup>290</sup> Como se indica en el párr. 89 de A/CN.9/576, se decidió retener este párrafo en el texto a fin de proseguir su examen.

<sup>291</sup> Conforme se aprobó para su ulterior examen en el párr. 92 de A/CN.9/576.

[b) los derechos y obligaciones prescritos en los artículos [28], [29], [30], [33] y [66][, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de esas obligaciones]]<sup>292</sup>.

6. El párrafo 1 será aplicable:

a) a la relación entre el porteador y el cargador;

b) a la relación entre el porteador y toda otra parte interesada que haya explícitamente consentido [por escrito o por algún medio electrónico] en quedar obligada por toda cláusula del contrato por volumen de carga que constituya una excepción al régimen del presente Convenio. [Al prestarse dicho consentimiento explícito deberá dejarse constancia de que la parte que lo haya dado fue avisada en términos claros de que el contrato por volumen de carga hacía alguna excepción al régimen del presente Convenio, y ese consentimiento no deberá ser otorgado en [una lista pública de precios y servicios del porteador, ni en] un título de transporte o un documento electrónico de transporte. El porteador deberá asumir la carga de probar que se cumplen todos los requisitos para estipular alguna excepción al régimen del Convenio]<sup>293</sup>.

*Artículo 96. Régimen especial aplicable a los animales vivos y a algunas otras mercancías*<sup>294</sup>

No obstante lo dispuesto en los capítulos 5 y 6 del presente Convenio y las obligaciones que incumben al porteador<sup>295</sup>, cabrá excluir o limitar, conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, la responsabilidad tanto del porteador como de una parte ejecutante marítima, siempre que:

a) las mercancías transportadas sean animales vivos, salvo que se demuestre que la pérdida, el daño o la demora en la entrega sea resultado de algún acto u omisión del porteador [o de alguna persona a la que se haga referencia en el artículo 19] o de una parte ejecutante marítima<sup>296</sup> que se haya realizado temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o la demora; o

b) la índole o la condición de las mercancías transportadas o las circunstancias y las condiciones en que se haya de efectuar su transporte sean tales que sea razonable concertar un acuerdo especial al respecto, siempre y cuando toda remesa comercial habitual transportada en el giro normal de un negocio no se vea afectada por dicho acuerdo y siempre que no se emita ningún título de transporte

<sup>292</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior estudio en el párr. 99 de A/CN.9/576, atendidas las sugerencias de estilo que se expresaron al incluir otros artículos del proyecto de convenio y la normativa del proyecto de convenio concerniente a la vía judicial y a la vía arbitral; la aclaración de la relación entre el proy. de art. 95 5) y ciertos párrs. del proy. de art. 94, así como lo dispuesto en otros convenios internacionales de transporte; y la conveniencia de que se examine más a fondo la posibilidad de insertar en alguna regla aparte del proy. de art. 95 5) una referencia a la responsabilidad por todo comportamiento doloso o temerario.

<sup>293</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior examen en el párr. 104 de A/CN.9/576, junto con la sugerencia de que se inserte una referencia a los párrs. 1 a 5 del proy. de art. 95 en el encabezamiento del párr. 6 del proy. de art. 96.

<sup>294</sup> Texto enunciado en el párr. 52 de A/CN.9/576.

<sup>295</sup> Texto aprobado para su ulterior examen en los párrs. 106 y 109 de A/CN.9/576.

<sup>296</sup> Texto aprobado para su ulterior examen en los párrs. 107 y 109 de A/CN.9/576.

negociable ni ningún documento electrónico de transporte negociable para el transporte de las mercancías.

## CAPÍTULO 21. DISPOSICIONES FINALES

### *Artículo 97. Depositario*

El Secretario General de las Naciones Unidas será el depositario del presente Convenio<sup>297</sup>.

### *Artículo 98. 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 todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que 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<sup>298</sup>.

### *Artículo 99. Reservas*

No se podrán hacer reservas al presente Convenio<sup>299</sup>.

### *Artículo 100. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados*

1. Todo Estado Contratante integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar, en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al presente Convenio, que éste será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.
2. En esas declaraciones, que deberán notificarse al depositario, se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.
3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, el presente Convenio no se aplica a todas las unidades territoriales de un Estado Contratante, y si el establecimiento de una parte se encuentra en ese Estado, a los efectos del presente Convenio se considerará que ese establecimiento no se halla en un Estado

---

<sup>297</sup> Texto extraído del art. 15 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica y del art. 27 de las Reglas de Hamburgo.

<sup>298</sup> Texto extraído del art. 16 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica.

<sup>299</sup> Texto extraído del art. 22 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica y del art. 29 de las Reglas de Hamburgo.

Contratante, a menos que se encuentre en una unidad territorial a la que se haga 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<sup>300</sup>.

*Artículo 101. Entrada en vigor*

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

3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha<sup>301</sup>.

*Artículo 102. 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 alguno de los siguientes instrumentos o en todos ellos, a saber, el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; 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, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; y el Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, modificado por el Protocolo del 23 de febrero de 1968, firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979; o bien el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, concertado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, deberá denunciar al mismo tiempo, según el caso, los acuerdos internacionales pertinentes a esos efectos.

2. A los efectos de este artículo, las ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones y adhesiones formuladas respecto del presente Convenio por Estados partes en los

---

<sup>300</sup> Este texto se ha tomado del art. 18 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica. Véase también el art. 52 del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (Ciudad del Cabo, 16 de noviembre de 2001).

<sup>301</sup> Texto extraído del art. 30 de las Reglas de Hamburgo. Cabe señalar que el segundo plazo propuesto entre corchetes se ha extraído del art. 23 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica. Por lo general, el momento de la entrada en vigor, que está en función del número requerido de ratificaciones y del período que debe transcurrir una vez depositado el instrumento apropiado, es el momento considerado apropiado para adaptar la práctica comercial al nuevo régimen.

instrumentos enumerados en el párrafo 1 no surtirán efecto hasta que las denuncias que esos Estados deban hacer respecto de esos instrumentos hayan surtido a su vez efecto. El depositario del presente Convenio consultará con el Gobierno de Bélgica, como depositario de otros convenios pertinentes, a fin de lograr la necesaria coordinación a este respecto<sup>302</sup>.

*Artículo 103. Revisión y enmienda*

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes del presente Convenio, para revisarlo o enmendarlo, si lo solicita, por lo menos, un tercio de los Estados Contratantes.
2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado<sup>303</sup>.

---

<sup>302</sup> Texto extraído de los párrafos 3) y 6) del art. 99 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. Véanse asimismo el art. 31 de las Reglas de Hamburgo y el art. 55 del Convenio de Montreal. El criterio seguido en el Convenio de Montreal es que no se exige una denuncia formal de otros instrumentos, sino que se considera que el Convenio de Montreal prevalece entre los Estados Partes que también lo sean en otros convenios. Como tal, el régimen instaurado entre un Estado Contratante del nuevo convenio examinado y un Estado no contratante seguiría siendo aplicable incluso después de que el nuevo convenio entrara en vigor y hasta que ambos Estados pasaran a ser Estados Contratantes del nuevo convenio.

<sup>303</sup> Texto extraído del art. 32 de las Reglas de Hamburgo. Los procedimientos de enmienda no son comunes en los textos de la CNUDMI, pero las Reglas de Hamburgo contienen una disposición general en el art. 32 y una disposición especial en el art. 33 para la revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta. En el proyecto de convención sobre la contratación electrónica, la Comisión decidió no insertar ninguna disposición sobre las enmiendas, dado que los Estados partes en la futura convención podrán iniciar un procedimiento de enmienda en virtud del derecho general de los tratados (por lo general, con una conferencia diplomática y un protocolo de enmienda, como en el caso de la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías enmendada por el Protocolo del 11 de abril de 1980 (Nueva York, 14 de junio de 1974) y, si procede, previo examen por parte de la Comisión. Obsérvese que las disposiciones sobre enmienda del proyecto de art. 25 y las del proyecto de art. 103 pueden adoptarse independientemente las unas de las otras.

*Artículo 104. Enmienda de los límites fijados<sup>304</sup>*

1. A reserva del artículo 103, el procedimiento especial enunciado en el presente artículo será únicamente aplicable para la finalidad de modificar la cuantía del límite fijado en el párrafo 1 del artículo 64 del presente Convenio.
2. A instancia de al menos [una cuarta parte<sup>305</sup>] de los Estados Contratantes del presente Convenio<sup>306</sup>, el depositario deberá distribuir, a cada uno de los Estados Contratantes<sup>307</sup>, toda enmienda propuesta de la cuantía del límite indicado en el párrafo 1 del artículo 64 del presente Convenio, y deberá convocar una reunión de un Comité compuesto por un representante de cada Estado Contratante para que examine la enmienda propuesta.
3. El Comité así formado deberá reunirse con ocasión del siguiente período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, y en el lugar donde se celebre dicho período de sesiones.
4. Toda enmienda propuesta deberá ser aprobada por una mayoría de dos tercios de los miembros del Comité que estén presentes y hagan uso de su voto<sup>308</sup>.
5. Al ir a dar curso a una propuesta de enmienda de los límites fijados, el Comité deberá tener en cuenta la experiencia dimanante de todo suceso ya acaecido y, en particular, la cuantía de los daños que se hayan otorgado, las oscilaciones en el valor

<sup>304</sup> El texto de este artículo se basa en el párr. 7 de A/CN.9/WG.III/WP.39, incluidas las notas de pie de página. Tal como se dice en la nota 19 de A/CN.9/WG.III/WP.39, esta propuesta está inspirada en la vía de enmienda enunciada en el art. 23 del Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas (en adelante, “el Convenio de Atenas”) y en el art. 24 del Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (en adelante, “el Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte”). Se han seguido enfoques similares en ciertos convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), como el Protocolo de 1992 que modifica el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969; el Protocolo de 1992 por el que se modifica el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971; el Protocolo de 2003 correspondiente al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1992 (todavía no en vigor) (en adelante, “el Protocolo de 2003 correspondiente al Convenio Internacional de 1992 sobre un Fondo de Indemnización”); el Protocolo de 1996 de enmiendas al Convenio de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo; y el Convenio Internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

<sup>305</sup> Tal como se indica en la nota 21 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 2) del art. 23 del Convenio de Atenas habla de “la mitad”, y no de “una cuarta parte” de los Estados Contratantes.

<sup>306</sup> Tal como se indica en la nota 22 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 2) del art. 23 del Convenio de Atenas precisa “pero en todo caso no menos de seis” de los Estados Contratantes.

<sup>307</sup> Tal como se indica en la nota 24 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 2) del art. 23 del Convenio de Atenas menciona asimismo a los Miembros de la OMI.

<sup>308</sup> Tal como se indica en la nota 25 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 5) del art. 23 del Convenio de Atenas dice: “Toda enmienda deberá ser aprobada por una mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes del Convenio, en su forma revisada por el presente Protocolo, que estén presentes y hagan uso de su voto en el Comité Jurídico ... a reserva de que al menos la mitad de los Estados Contratantes en el Convenio, en su forma revisada por el presente Protocolo, estén presentes en el momento de efectuarse la votación”.

de las monedas y el efecto que pueda tener la enmienda propuesta sobre la prima abonable al seguro<sup>309</sup>.

6. a) No se podrá examinar ninguna enmienda de los límites de la responsabilidad, que sea propuesta con arreglo a este artículo, antes de que transcurra un plazo de [cinco<sup>310</sup>] años desde la fecha en que el presente Convenio quede abierto a la firma o antes de que transcurra un plazo de [cinco] años desde la fecha de la entrada en vigor de toda enmienda previa tramitada con arreglo a este artículo.

b) No podrá aumentarse límite alguno por una cuantía superior al [6] % acumulativo anual, calculado a partir de la fecha en que el presente Convenio quede abierto para su firma, de la cuantía fijada para dicho límite en el presente Convenio<sup>311</sup>.

c) No podrá aumentarse límite alguno fijado en el presente Convenio por una cuantía superior a la que resulte de multiplicar por [tres] la cuantía de dicho límite<sup>312</sup>.

7. Toda enmienda aprobada conforme a lo previsto en el párrafo 4 deberá ser notificada por el depositario a todos los Estados Contratantes. La enmienda se tendrá por aceptada al término de un plazo de [18<sup>313</sup>] meses a partir de la fecha de la notificación, salvo que dentro de dicho plazo no menos de [una cuarta parte<sup>314</sup>] de los Estados que sean Estados Contratantes del Convenio en el momento de ser aprobada la enmienda comuniquen al depositario que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso, la enmienda se tendrá por rechazada y no surtirá efecto alguno.

8. Toda enmienda que se tenga por aceptada, a tenor del párrafo 7, entrará en vigor a los [18<sup>315</sup>] meses de su aceptación.

<sup>309</sup> Tal como se indica en la nota 26 de A/CN.9/WG.III/WP.39, esta disposición ha sido tomada del párr. 6) del art. 23 del Convenio de Atenas. Véase asimismo el párr. 4) del art. 24 del Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte.

<sup>310</sup> Tal como se indica en la nota 27 de A/CN.9/WG.III/WP.39, en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 se sugiere un plazo de siete años, en vez de cinco.

<sup>311</sup> Tal como se indica en la nota 28 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte no contiene ninguna disposición similar. Cabría sugerir, como variante, un texto conforme a lo indicado en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34, que diría: “No podrá aumentarse o reducirse, en un único ejercicio de reajuste, límite alguno consignado en el presente Convenio por una cuantía superior a un 21% del importe de dicho límite”.

<sup>312</sup> Tal como se indica en la nota 29 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte no contiene disposición alguna al respecto. Cabría sugerir, como posible variante, un texto conforme a lo indicado en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34, que dijera: “No podrá aumentarse o reducirse límite alguno fijado en el presente Convenio por una cuantía que exceda, acumulativamente, en más de un 100%, de la cuantía del límite fijado en el Convenio”.

<sup>313</sup> Tal como se indica en la nota 30 de A/CN.9/WG.III/WP.39, en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 se sugiere que el plazo considerado en los párrs. 7, 8 y 10 sea de 12 meses, en vez de los 18 consignados en el presente texto.

<sup>314</sup> Tal como se indica en la nota 31 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 7 del art. 24 del Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte habla de “al menos un tercio de los Estados que eran Partes”.

<sup>315</sup> En recientes convenios de la OMI se ha reducido este período a 12 meses cuando la urgencia reviste importancia. Véase, por ejemplo, el Protocolo correspondiente al Convenio internacional

9. Todo Estado Contratante quedará obligado por la enmienda, salvo que denuncie el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 105 a más tardar seis meses antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.

10. Todo Estado que pase a ser Estado Contratante tras haberse aprobado una enmienda, pero sin que haya expirado aún el plazo de [18] meses previsto para su aceptación, quedará obligado por la enmienda, si ésta entra en vigor. Todo Estado que pase a ser Estado Contratante transcurrido ya ese plazo, quedará obligado por toda enmienda del Convenio que haya sido aceptada de conformidad con lo previsto en el párrafo 7. En los supuestos mencionados en el presente párrafo, un Estado quedará obligado por una enmienda al entrar ésta en vigor o en el momento en que el presente Convenio entre en vigor en dicho Estado, de suceder esto ulteriormente.

*Artículo 105. 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 a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario<sup>316</sup>.

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.

---

sobre la constitución de un fondo de indemnización de 1992, concretamente el párr. 8) de su art. 24.

<sup>316</sup> Texto extraído del art. 34 de las Reglas de Hamburgo. La segunda oración del párr. 2 no es estrictamente necesaria, pero figura en las Reglas de Hamburgo y en algunos otros tratados de la CNUDMI, incluido el proyecto de convención sobre la contratación electrónica. En cambio, no figura, por ejemplo, en el art. 27 del Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear, de 2005 (el último instrumento depositado en poder del Secretario General), cuyo texto es una variante ligeramente modificada y dice lo siguiente:

“1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación hecha por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas.

2. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que la notificación haya sido recibida por el Secretario General de las Naciones Unidas.”

Anexo II<sup>317</sup>**Derecho del Transporte****Proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente][marítimo] de mercancías****Nota de la Secretaría**

## Índice

	<i>Página</i>
Anexo II. Proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente][marítimo] de mercancías .....	87
Capítulo 1. Disposiciones generales .....	87
Artículo 1. Definiciones.....	87
Artículo <del>2</del> <sup>2</sup> <u>2</u> . <u>Interpretación del presente Convenio</u> .....	92
Artículo <del>5</del> <sup>3</sup> <u>3</u> . <u>Requisitos de forma</u> .....	93
Artículo <del>21</del> <sup>4</sup> <u>4</u> . <u>Reclamaciones extracontractuales</u> <u>Aplicabilidad de las excepciones y límites</u> .....	93
Capítulo <del>3</del> <sup>2</sup> <u>2</u> . Comunicación electrónica .....	94
Artículo <del>3</del> <sup>5</sup> <u>5</u> . <u>Empleo y validez de las comunicaciones electrónicas</u> .....	94
Artículo 6. <u>Procedimientos para la utilización de documentos electrónicos de transporte negociables</u> .....	94
Artículo <del>4</del> <sup>7</sup> <u>7</u> . <u>Sustitución de un título de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable</u> .....	95
Capítulo <del>2</del> <sup>3</sup> <u>3</u> . <u>Ámbito de aplicación</u> .....	95
Artículo <del>2</del> <sup>8</sup> <u>8</u> . <u>Ámbito de aplicación general</u> .....	95
Artículo <del>3</del> <sup>9</sup> <u>9</u> . <u>Exclusiones e inclusiones de su régimen</u> .....	96
Artículo <del>4</del> <sup>10</sup> <u>10</u> . <u>Aplicación a ciertas partes en la operación</u> .....	97
Capítulo <del>3</del> <sup>4</sup> <u>4</u> . Período de responsabilidad .....	97
Artículo <del>7</del> <sup>11</sup> <u>11</u> . <u>Período de responsabilidad del porteador</u> .....	97
Artículo <del>9</del> <sup>12</sup> <u>12</u> . <u>Contratos combinados de transporte y tránsito</u> <u>Transporte más allá de lo estipulado en el contrato de transporte</u> .....	98
Capítulo <del>4</del> <sup>5</sup> <u>5</u> . Obligaciones del porteador .....	99
Artículo <del>10</del> <sup>13</sup> <u>13</u> . <u>Transporte y entrega de las mercancías</u> .....	99
Artículo <del>11</del> <sup>14</sup> <u>14</u> . <u>Obligaciones específicas</u> .....	99
Artículo <del>12</del> <sup>15</sup> <u>15</u> . <u>Mercancías que puedan constituir un peligro</u> .....	100
Artículo <del>13</del> <sup>16</sup> <u>16</u> . Obligaciones <u>suplementarias</u> <u>propias</u> de la travesía por mar .....	100
Capítulo <del>5</del> <sup>6</sup> <u>6</u> . Responsabilidad del porteador <u>por pérdida, daño o demora</u> .....	101
Artículo <del>14</del> <sup>17</sup> <u>17</u> . Fundamento de la responsabilidad .....	101
Artículo <del>13</del> <sup>18</sup> <u>18</u> . <u>Responsabilidad del porteador por no haber facilitado información e instrucciones</u> .....	104

<sup>317</sup> Para facilitar la consulta del trabajo en curso y las deliberaciones del Grupo de Trabajo, el Anexo II contiene el texto del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente][marítimo] de mercancías en donde se indican con tachados y subrayados los cambios efectuados en cada una de las disposiciones desde la más reciente de las versiones hasta ahora publicadas.

Artículo <del>14</del> <sup>19</sup> . <u>Responsabilidad subsidiaria del porteador</u> .....	104
Artículo <del>15</del> <sup>20</sup> . <u>Responsabilidad de una parte ejecutante marítima</u> .....	104
Artículo <del>15</del> <sup>bis</sup> <sup>21</sup> . <u>Responsabilidad mancomunada y solidaria, y compensación</u> .	106
Artículo <del>16</del> <sup>22</sup> . Demora .....	107
Artículo <del>17</del> <sup>23</sup> . Cálculo de la indemnización .....	107
Artículo <del>20</del> <sup>24</sup> . Aviso en caso de pérdida, daño o demora .....	107
Capítulo <del>6</del> <sup>7</sup> . Disposiciones adicionales relativas <u>a ciertas etapas del transporte por mar [o por otras aguas navegables]</u> .....	109
Artículo <del>22</del> . <u>Responsabilidad del porteador</u> .....	109
Artículo <del>23</del> <sup>25</sup> . Desvío de ruta <u>durante el transporte por mar</u> .....	109
Artículo <del>24</del> <sup>26</sup> . Carga sobre cubierta <u>a bordo de un buque</u> .....	110
Artículo <del>8</del> <sup>27</sup> . Tramo que preceda o que siga al transporte por mar .....	111
Capítulo <del>7</del> <sup>8</sup> . Obligaciones del cargador.....	112
Artículo <del>25</del> <sup>28</sup> . Entrega de las mercancías <u>listas</u> para su transporte .....	112
Artículo <del>26</del> <sup>29</sup> . <u>Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones</u> .....	113
Artículo <del>27</del> <sup>30</sup> . <u>Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos</u> .....	113
Artículo <del>28</del> .....	114
Artículo <del>29</del> <sup>31</sup> . <u>Fundamento de la responsabilidad del cargador</u> .....	114
Artículo <del>29</del> <sup>bis</sup> <sup>32</sup> . <u>Falsedad en lo declarado por el cargador</u> .....	115
Artículo <del>30</del> .....	116
Artículo <del>30</del> <sup>33</sup> . <u>Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas</u> .....	116
Artículo <del>31</del> <sup>34</sup> . <u>Asunción de los derechos y obligaciones del cargador</u> .....	117
Artículo <del>32</del> <sup>35</sup> . <u>Responsabilidad por la actuación de sus subcontratistas empleados y agentes</u> <u>Responsabilidad subsidiaria del cargador</u> .....	117
Artículo <del>43</del> <sup>36</sup> . <u>Extinción de la responsabilidad del cargador</u> .....	117
Capítulo <del>8</del> <sup>9</sup> . Títulos de transporte y documentos electrónicos <u>de transporte</u> .....	118
Artículo <del>33</del> <sup>37</sup> . Emisión de un título de transporte o de un documento electrónico <u>de transporte</u> .....	118
Artículo <del>34</del> <sup>38</sup> . Datos del contrato .....	119
Artículo <del>35</del> <sup>39</sup> . Firma.....	120
Artículo <del>36</del> <sup>40</sup> . Deficiencias en los datos del contrato .....	120
Artículo <del>37</del> <sup>41</sup> . Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato.....	121
Artículo <del>38</del> <sup>42</sup> . Medios razonables de verificar y la actuación de buena fe.....	123
Artículo <del>39</del> <sup>43</sup> . Prueba rebatible y prueba concluyente.....	123
Artículo <del>40</del> <sup>44</sup> . Fuerza probatoria de una cláusula de reserva .....	124
Capítulo <del>9</del> : Flete .....	126
Artículo <del>41</del> .....	125
Artículo <del>42</del> .....	125
Artículo <del>43</del> .....	126
Artículo <del>44</del> <sup>45</sup> . <u>“Flete pagado de antemano”</u> .....	126
Artículo <del>45</del> .....	127
Capítulo 10. Entrega al consignatario.....	127
Artículo 46. <u>Obligación de aceptar la entrega</u> .....	127
Artículo 47. <u>Obligación de acusar recibo</u> .....	128
Artículo 48. <u>Entrega en caso de no haberse emitido ni título de transporte negociable ni documento electrónico de transporte negociable</u> .....	128

Artículo 49. <u>La entrega, caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable</u> .....	129
<u>Artículo 50. Incumplimiento de la obligación de dar las instrucciones debidas</u> ...	132
Artículo <del>50</del> 51. <u>Imposibilidad de efectuar la entrega</u> .....	132
Artículo <del>51</del> 52. <u>Notificación de llegada a su lugar de destino</u> .....	133
Artículo <del>52</del> 53. <u>Responsabilidad del porteador por mercancías que no haya podido entregar</u> .....	133
Capítulo 11. Derecho de control .....	134
Artículo <del>53</del> 54. <u>Definición del derecho de control</u> .....	134
Artículo 55. Modificaciones del contrato de transporte .....	135
Artículo <del>54</del> 56. <u>Reglas aplicables a todo título de transporte o documento electrónico de transporte emitido</u> .....	135
Artículo <del>55</del> 57. <u>Ejecución de las instrucciones por el porteador</u> .....	137
Artículo <del>56</del> 58. <u>Entrega presumible</u> .....	139
Artículo <del>57</del> 59. <u>Obligación de facilitar información o documentos y de dar instrucciones al porteador</u> .....	140
Artículo <del>58</del> 60. <u>Modificación por acuerdo</u> .....	140
Capítulo 12. Transferencia de derechos .....	140
Artículo <del>59</del> 61. <u>De emitirse un título o un documento electrónico de transporte negociable</u> .....	140
Artículo <del>60</del> 62. <u>Responsabilidad del tenedor</u> .....	141
<del>Artículo 61</del> .....	142
<del>Artículo 62</del> .....	142
<u>Artículo 61 bis 63. De no emitirse título o documento electrónico de transporte negociable alguno</u> .....	142
Capítulo <del>13</del> 13. Limitación de la responsabilidad .....	143
Artículo <del>18</del> 64. <u>Límites básicos</u> de la responsabilidad .....	143
<u>Artículo 65. Responsabilidad por toda pérdida imputable a demora</u> .....	145
Artículo <del>19</del> 66. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad .....	146
Capítulo <del>13</del> 14. Derechos de acción o procesales .....	147
Artículo <del>63</del> 67. <u>Partes</u> .....	147
Artículo <del>64</del> 68. <u>Caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable</u> .....	148
<del>Artículo 65</del> .....	148
Capítulo <del>14</del> 15. Plazo para presentar una demanda .....	148
Artículo <del>66</del> 69. <u>Prescripción de acciones</u> .....	148
Artículo <del>67</del> 70. <u>Comienzo del plazo de prescripción</u> .....	149
Artículo <del>68</del> 71. <u>Prórroga del plazo de prescripción</u> .....	150
Artículo <del>69</del> 72. <u>Acción de repetición o de resarcimiento</u> .....	150
Artículo <del>70</del> 73. <u>Reconvención</u> .....	151
Artículo <del>71</del> 74. <u>Acciones contra el fletador de un buque fletado a casco desnudo</u> .....	151
Capítulo <del>15</del> 16. Vía judicial .....	152
Artículo <del>72</del> 75. <u>Acciones contra el porteador</u> .....	152
Artículo <del>76</del> 76. <u>Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva</u> .....	152
Artículo <del>72 bis</del> 77. <u>Acciones contra una parte ejecutante marítima</u> .....	153
Artículo <del>74</del> 78. <u>Ningún foro competente adicional</u> .....	154
Artículo <del>73</del> 79. <u>Embargo y medida cautelares</u> .....	154
Artículo <del>74 ter</del> 80. <u>Consolidación y traslado de las actuaciones</u> .....	155
<del>Artículo 75</del> .....	156
Artículo <del>75 bis</del> 81. <u>Acuerdo concertado a raíz de la controversia</u> .....	156

Capítulo <del>16</del> 17. Vía arbitral .....	156
Variante A. Artículo <del>76</del> 82. ....	156
Artículo <del>77</del> 83. ....	157
Artículo <del>78</del> 84. ....	157
Artículo <del>79</del> 85. ....	157
Artículo <del>80</del> 85 bis. ....	157
Artículo <del>80 bis</del> 86. ....	157
Variante B. Artículo <del>76</del> 82. ....	158
Artículo <del>77</del> 83. ....	158
Artículo <del>78</del> 84. ....	158
Artículo <del>79</del> 85. ....	158
Artículo <del>80</del> 86. ....	158
Capítulo <del>17</del> 18. Avería gruesa.....	159
Artículo <del>81</del> 87. <u>Disposiciones sobre la avería gruesa</u> .....	159
Artículo <del>82</del> 88. <u>Contribución a raíz de una avería común o gruesa</u> .....	159
Capítulo <del>18</del> 19. Otros convenios .....	159
Artículo <del>83</del> 89. <u>Regímenes internacionales aplicables a otras modalidades de transporte</u> .....	159
Artículo <del>84</del> 90. <u>Primacía sobre convenios anteriores</u> .....	160
Artículo <del>85</del> 91. <u>Limitación global de la responsabilidad</u> .....	160
Artículo <del>86</del> 92. <u>Otros regímenes aplicables al transporte de pasajeros y equipaje</u> .....	160
Artículo <del>87</del> 93. <u>Otras disposiciones sobre daños causados por accidentes nucleares</u> .....	160
Capítulo <del>19</del> 20. <del>[Límites de la autonomía contractual]</del> <u>[Validez de las estipulaciones contractuales]</u> .....	161
Artículo <del>88</del> 94. <u>Disposiciones generales</u> .....	161
Artículo <del>88a</del> 95. <u>Régimen especial de los contratos por volumen de carga</u> .....	162
Artículo <del>89</del> 96. <u>Régimen especial aplicable a los animales vivos y otras mercancías</u> .....	163
Capítulo 21. <u>Disposiciones finales</u> .....	164
<u>Artículo 97. Depositario</u> .....	164
<u>Artículo 98. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión</u> .....	164
<u>Artículo 99. Reservas</u> .....	164
<u>Artículo 100. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados</u> .....	164
<u>Artículo 101. Entrada en vigor</u> .....	165
<u>Artículo 102. Denuncia de otros convenios</u> .....	165
<u>Artículo 103. Revisión y enmienda</u> .....	166
Artículo <del>18 bis</del> 104. <u>Enmienda de los límites fijados</u> .....	167
<u>Artículo 105. Denuncia del presente Convenio</u> .....	169

## Anexo II

### Proyecto de convenio<sup>318</sup> sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías<sup>319</sup>

#### CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1. Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

a) Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato por el que un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever un tramo marítimo y podrá prever tramos ~~anteriores o subsiguientes~~ complementarios del tramo marítimo en los que se recurra a otras modalidades de transporte<sup>320</sup>.

b) Por “contrato por volumen de carga” se entenderá todo contrato que prevea el transporte de ~~cierta cantidad~~ mínima de carga en una serie de remesas, durante cierto período de tiempo contractualmente estipulado. Cabrá estipular una cantidad mínima y máxima, así como una cierta escala de cantidades.<sup>321</sup>

c) Por “transporte por servicio no regular” se entenderá todo transporte que no se haga por servicio de línea. Para los fines del presente párrafo, se entenderá por “transporte por servicio de línea” todo servicio de transporte que i) se ofrezca al público mediante algún anuncio o medio similar de publicidad y ii) que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos previamente designados y de conformidad con un calendario de fechas de navegación anunciado al público<sup>322</sup>.

~~bd)~~ Por “porteador” se entenderá toda persona que concierte un contrato de transporte con un cargador.

e) Por “parte ejecutante” se entenderá toda persona que no sea el porteador que ejecute materialmente o que se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones que tenga el porteador en virtud de un contrato de transporte, ~~entre otras, el transporte en sí, la manipulación, la custodia o el almacenamiento en lo concerniente a la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega~~<sup>323</sup> de las mercancías, en la medida en que dicha

<sup>318</sup> Sin tratar de predeterminedar la forma del presente instrumento, se ha sustituido la palabra “Instrumento” por “Convenio” a lo largo de todo el texto, con miras a dotarlo de mayor coherencia.

<sup>319</sup> Como se indica en el párr. 2 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo decidió mantener, sin cambios, el título actual para su ulterior examen.

<sup>320</sup> Texto enunciado en el párr. 52 de A/CN.9/576, y aprobado para su ulterior examen en párrs. 53 y 58 de A/CN.9/576.

<sup>321</sup> Correcciones del texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, conforme fue aprobado para su ulterior examen en párr. 58 de A/CN.9/576. Enmienda sugerida como respuesta a las inquietudes concernientes al texto entre corchetes “cierta cantidad mínima de”.

<sup>322</sup> Texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, aprobado para su ulterior examen en párr. 58 de A/CN.9/576.

<sup>323</sup> Lista ampliada para reflejar las obligaciones enunciadas en el art. 14 1).

persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control. El término “parte ejecutante” engloba a la parte ejecutante marítima y a la no marítima conforme se definen en los apartados f) y g) del presente párrafo, pero no incluye a persona alguna que haya sido contratada por un cargador, ni a persona alguna a la que se haga referencia en el artículo 34, ni al consignador, la parte controladora<sup>324</sup> o el consignatario, ni a ninguna persona que sea empleado, agente, contratista, o subcontratista de alguna persona (distinta del porteador) que haya sido contratada por un cargador, ni a persona alguna a la que se haga referencia en el artículo 34, ni al consignador, la parte controladora o el consignatario<sup>325</sup>.

f) Por “parte ejecutante marítima” se entenderá toda parte ejecutante que cumpla alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga [o, en caso de trasbordo, al primer puerto de carga] de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque [o del último puerto de descarga, según sea el caso]<sup>326</sup>. De efectuarse un trasbordo, no se considerarán ~~Por~~ toda parte ejecutante que cumpla alguna de las obligaciones del porteador por vía terrestre, durante el período que medie entre la salida de las mercancías de un recinto portuario y su llegada a otro puerto de carga no será ~~tenida por~~ parte ejecutante marítima<sup>327</sup>.

g) Por “parte ejecutante no marítima” se entenderá toda parte ejecutante que cumpla alguna de las obligaciones del porteador previas a la llegada de las mercancías al puerto de carga o subsiguientes a la salida de las mercancías del puerto de descarga<sup>328</sup>.

h) Por “cargador” se entenderá toda persona que concierte un contrato de transporte con un porteador.

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

j) Por “tenedor” se entenderá

i) toda persona que de momento esté en posesión de un título de transporte negociable y,

<sup>324</sup> Lista ampliada para reflejar también las partes de que se habla en el art. 10.

<sup>325</sup> Las correcciones se hacen al texto del párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>326</sup> Como se indica en la nota 9 de A/CN.9/WG.III/WP.36, recibió apoyo la sugerencia de que los recorridos por tierra en el interior de la zona portuaria quedaran englobados por la definición de parte ejecutante marítima, pero, según la opinión más compartida, todo desplazamiento entre dos puertos distintos debería ser considerado como función que corresponde a una parte ejecutante no marítima. Esta precisión se conseguiría insertando la frase “incluido todo desplazamiento terrestre en el interior de un mismo recinto portuario”. Se sugirió además en párr. 31 de A/CN.9/544 que todo transportista ferroviario sería considerado como parte ejecutante no marítima, aun cuando transportara las mercancías en el interior de un único recinto portuario. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar esta sugerencia.

<sup>327</sup> Las correcciones se hacen al texto del párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>328</sup> Como se indica en la nota 10 de A/CN.9/WG.III/WP.36, se expresó cierta duda respecto de la conveniencia de que la definición se ocupara del supuesto de una parte ejecutante que actuara en un Estado no contratante. Se sugirió que esta cuestión se tratara ulteriormente, cuando se tuviera una visión general del convenio y atendiendo a la inquietud suscitada por el posible abuso de la denominada búsqueda de foros de conveniencia (*forum-shopping*), y por la ejecutoriedad tal vez problemática de los fallos judiciales extranjeros.

- a) caso de que el documento sea un título a la orden, esa persona esté identificada en dicho título como el cargador o el consignatario, o sea la persona a la que el título haya sido debidamente endosado, o
- b) caso de que el documento sea un título a la orden endosado en blanco o un título al portador, esa persona sea su portador; o
- ii) ~~el cargador, el consignatario, o~~ toda persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable y que goce del control exclusivo de dicho documento electrónico de transporte<sup>329</sup>.
- ~~ki)~~ Por “consignatario” se entenderá toda persona que tenga derecho a hacerse cargo, a su entrega, de las mercancías en virtud de un contrato de transporte, de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte.
- ~~le)~~ Por “derecho de control” se entenderá el significado que se da a este término en el artículo ~~5354~~.
- ~~mh)~~ Por “parte controladora” se entenderá toda persona que con arreglo al artículo ~~5456~~ tenga derecho a ejercer el derecho de control.
- ~~nk)~~ Por “título de transporte” se entenderá todo documento emitido con arreglo a un contrato de transporte por el porteador o por una parte ejecutante que cumpla una o las dos condiciones siguientes:
- i) deje constancia de que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte, o
- ii) deje constancia del contrato de transporte o lo contenga, ~~o de ambas cosas a la vez~~.
- ~~ol)~~ Por “título de transporte negociable” se entenderá todo documento de transporte que dé a conocer, mediante indicaciones como "a la orden" o "negociable" o cualquier otra indicación 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 del consignatario, o al portador del título, y que no lleve una declaración explícita de que dicho título "no es negociable".
- ~~pm)~~ Por “título de transporte no negociable” se entenderá todo documento que no reúna las condiciones de un título de transporte negociable.
- ~~qn)~~ Por “comunicación electrónica” se entenderá ~~una comunicación toda información generada, enviada, recibida o archivada~~ por medios electrónicos, ópticos, ~~o~~ digitales o ~~por~~ análogos con el resultado de que la información comunicada esté accesible para su ulterior consulta <sup>330</sup> ~~La comunicación incluye la generación, el almacenamiento, el envío y la recepción~~.

<sup>329</sup> Texto enunciado en párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.47, conforme fue revisado para su ulterior examen en párr. 207 de A/CN.9/576.

<sup>330</sup> Aclaración sugerida a fin de que el proyecto de convenio no establezca ninguna distinción innecesaria entre los medios de transmisión y la forma en que se almacenen o archiven los datos. La definición de “comunicación electrónica” está basada en la definición de “mensaje de datos” del art. 2 de la Ley Modelo de las Naciones Unidas sobre Comercio Electrónico, 1996, sin la lista ilustrativa de técnicas utilizables. Con arreglo a dicha Ley Modelo y al proyecto de convención de las Naciones Unidas sobre el empleo de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales (“proyecto de convención sobre la contratación electrónica”), Anexo I

Ⓣ) Por “documento electrónico de transporte” se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por vía electrónica con arreglo a un contrato de transporte, por un porteador o por una parte ejecutante, así como toda información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte por haber sido adjuntada o de alguna otra forma vinculada al mismo, por el porteador o por una parte ejecutante, simultáneamente a la emisión del documento o a raíz de su emisión, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que cumpla con uno o los dos requisitos siguientes:

- i) deje constancia de que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte, o
- ii) deje constancia de un contrato de transporte o lo contenga, ~~o una y otra cosa.~~

~~— Contiene información que guarde alguna relación lógica con el documento electrónico de transporte por haber sido adjuntada o vinculada de alguna otra forma a dicho documento electrónico de transporte simultáneamente a su emisión por el porteador o por una parte ejecutante, o a raíz de su emisión, de forma que ha pasado a ser parte de un documento electrónico de transporte.~~ <sup>331</sup>

Ⓢ) Por “documento electrónico de transporte negociable” se entenderá todo documento electrónico de transporte

- i) que dé a conocer, mediante indicaciones como “a la orden” o “negociable”, o mediante cualquier otra indicación apropiada<sup>332</sup> a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o del consignatario y que no lleve ninguna declaración explícita de que dicho documento “no es negociable”, y
- ii) cuyo empleo cumpla con los requisitos enunciados en el artículo 6 1)<sup>333</sup>.

Ⓣ) Por “documento electrónico de transporte no negociable” se entenderá todo documento electrónico de transporte que no reúna las condiciones de un documento electrónico de transporte negociable<sup>334</sup>.

---

de *Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17, (A/60/17)*, no todo mensaje de datos gozará de igual valor que un documento consignado sobre papel, ya que ese valor dependerá de que el mensaje de datos sea “accesible para su ulterior consulta”. En dicho proyecto de instrumento, la noción de “comunicación electrónica”, incorpora asimismo el criterio de la equivalencia funcional entre el mensaje de datos y el escrito consignado sobre papel enunciado en art. 6 de la Ley Modelo del Comercio Electrónico y en art. 9, párr. 2 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica. Toda “comunicación electrónica” reconocida por dicho instrumento deberá ser capaz de replicar las funciones de un escrito consignado sobre papel.

<sup>331</sup> Las correcciones se han hecho al texto enunciado en párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.47, que fue aprobado para su ulterior examen en párrs. 207 y 210 de A/CN.9/576.

<sup>332</sup> Conforme aparece en la nota 12 de A/CN.9/WG.III/WP.47, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si se necesita la palabra “apropiada” a luz de la frase “a la que se reconozca el mismo efecto” y si procede alinear con este texto un texto similar que aparece en el proy. de párr. 1 o).

<sup>333</sup> Texto enunciado en párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado para su ulterior examen en párrs. 207 y 210 de A/CN.9/576.

<sup>334</sup> Texto enunciado en párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado para su ulterior examen en párrs. 185 y 210 de A/CN.9/576.

u) Por “emisión” y “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la emisión y la transferencia de un derecho de control exclusivo sobre dicho documento. [Se entenderá que una persona goza de un control exclusivo sobre un documento electrónico de transporte si el procedimiento empleado con arreglo al artículo 6 designa fiablemente a esa persona como titular de todo derecho incorporado al documento electrónico de transporte negociable.]<sup>335</sup>

vf) Por “datos del contrato” se entenderá toda la información referente al contrato de transporte o a las mercancías (incluida toda cláusula, anotación, firma o endoso) que esté consignada en un título de transporte o en un documento electrónico de transporte<sup>336</sup>.

wj) Por “mercancías” se entenderán los géneros, las mercancías y los artículos [de todo tipo que un porteador o una parte ejecutante [haya recibido para su transporte] [se comprometa a transportar a tenor del contrato]] e incluye el embalaje y todo tipo de equipo auxiliar o contenedor que no haya sido proporcionado por el porteador o por una parte ejecutante, o en su nombre<sup>337</sup>.

x) Por “buque” se entenderá todo barco utilizado para transportar mercancías por mar<sup>338</sup>.

ys) Por “contenedor” se entenderá todo tipo de contenedor, plataforma o tanque transportable, o toda otra unidad de carga similar utilizada para agrupar mercancías<sup>339</sup>, ~~[que sea apto para el transporte marítimo][que esté concebido para el transporte marítimo]~~ así como todo equipo accesorio a dicha unidad de carga<sup>340</sup>.

zt) Por “flete” se entenderá la remuneración abonable al porteador por el transporte de mercancías con arreglo al contrato de transporte<sup>341</sup>.

aa) Por “domicilio” se entenderá a) el lugar donde una sociedad mercantil o toda otra persona jurídica [o asociación de personas naturales o jurídicas] tenga i) su sede social o su casa fundacional o su domicilio legal, según sea el caso, ii) su

<sup>335</sup> Texto enunciado en párr. 207 de A/CN.9/576 y aprobado para su ulterior examen en párr. 210 de A/CN.9/576. Como se indicó en párr. 208 de A/CN.9/576, la segunda oración va entre corchetes a fin de indicar que su texto debe ser de nuevo examinado pero no por albergarse duda alguna acerca de la necesidad de su inclusión. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la sugerencia en párr. 209 de A/CN.9/576 de que se explique la intención que subyace al texto del presente proyecto en una nota explicativa del proyecto de convenio.

<sup>336</sup> Texto enunciado en párrafo 3 de A/AC.9/WG.III/WP.47, y aprobado para su ulterior estudio en párrs. 185 y 210 de A/CN.9/576.

<sup>337</sup> Con referencia a lo observado en la nota 15 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió suprimir la frase “o una parte ejecutante [haya recibido para su transporte]”.

<sup>338</sup> Definición que se añade para aclarar y normalizar el empleo de los términos “buque” y “barco”, en el entendimiento de que “buque” significa una nave utilizable para la navegación oceánica y “barco” significa todo otro tipo de nave.

<sup>339</sup> Se suprimieron las variantes “[que sea apto para el transporte marítimo]” y “[que esté concebido para el transporte marítimo]” por considerarse que no eran necesarias al regularse estas cuestiones en los proyectos de art. 64 y 26.

<sup>340</sup> Según la nota del proyecto de artículo 64 3) tal vez sea preciso retocar la definición de “contenedor” para que sea aplicable a las paletas. Se sugiere que de hacerse alguna referencia a “paletas” se haga no aquí sino en el contexto del artículo 64 3).

<sup>341</sup> Se sugiere suprimir esta definición, al haberse suprimido el capítulo dedicado al flete, y su inclusión en la definición de “contrato de transporte” en art. 1 a).

administración central, o [iii](#)) su establecimiento principal y b) el lugar donde una persona natural tenga su residencia habitual<sup>342</sup>.

[\[bb\]](#) [De no haberse dispuesto otra cosa en el presente Convenio,] se entenderá por “momento de recepción” y “lugar de recepción” de las mercancías el momento y el lugar estipulados en el contrato de transporte o, de no haberse estipulado nada al respecto, el momento y el lugar que sea conforme a la costumbre, a las prácticas o a los usos del comercio. A falta de toda estipulación explícita al respecto en el contrato de transporte, y a falta de toda costumbre, práctica o uso del comercio, se entenderá por momento y lugar de recepción de las mercancías el lugar y el momento en que el porteador o una parte ejecutante se haga efectivamente cargo de las mercancías<sup>343</sup>.]

[\[cc\]](#) [De no haberse dispuesto otra cosa en el presente Convenio,] se entenderá por “momento de entrega” y “lugar de entrega” de las mercancías el momento y el lugar estipulados en el contrato de transporte o, de no haberse estipulado nada al respecto, el momento y el lugar que sea conforme a la costumbre, a las prácticas o a los usos del comercio. A falta de toda estipulación explícita al respecto en el contrato de transporte, y a falta de toda costumbre, práctica o uso del comercio, se entenderá por momento y lugar de entrega de las mercancías el momento y el lugar en que se haga la descarga de las mercancías del último ~~buque o vehículo medio de transporte~~ en el que sean transportadas con arreglo al contrato de transporte<sup>344</sup>.]

#### Artículo ~~2 bis~~ 2. Interpretación del presente Convenio<sup>345</sup>

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.

<sup>342</sup> Retoques del texto sugerido en párr. 115 de A/CN.9/576. Se sugirió que se hiciera referencia a asociaciones, por agrupar este término a entidades jurídicas que a menudo son propietarias de buques, sin ser necesariamente conceptuales como “persona jurídica”. Se han añadido los términos “casa fundacional o domicilio legal” para mayor certeza, dado que el término “sede social” no goza de validez universal. Todos estos cambios son conformes al texto del art. 60 del Reglamento del Consejo (CE) N° 44/2001, 22 dic. 2000 sobre la competencia jurisdiccional y el reconocimiento y ejecución de sentencias civiles y mercantiles (Diario Oficial L 12 de 16.01.2002) (“Bruselas I”), de donde se tomó el texto original.

<sup>343</sup> Texto enunciado en párr. 117 de A/CN.9/576 y aprobado para su ulterior estudio en párr. 120 de A/CN.9/576. De retenerse esta definición, deberá alinearse su texto con el de los proys. de art. 8, 11, 75 y 77.

<sup>344</sup> *Ibid.* Véase nota 343.

<sup>345</sup> Texto enunciado en párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

Artículo ~~53~~. Requisitos de forma<sup>346</sup>

Toda notificación, ~~y confirmación,~~ consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones de que se habla en los artículos ~~20 2), 2024 1), 2024 2), 2024 3), 3438 1) b) y c), 41 c), 4747, 5152, 56 1), 61bis63 2), 64 1), 71, 76, 88a95 1) y 95 6) b), así como la declaración de que se habla en el artículo 68 y el acuerdo concerniente al peso en el artículo 37 1) e),~~ deberá<sup>347</sup> hacerse por escrito. Cabrá utilizar la vía electrónica para dicho fin, con tal de que el recurso a dicha vía se haga con el consentimiento explícito o implícito del autor de la comunicación y de su destinatario.

Artículo ~~214~~. Reclamaciones extracontractuales Aplicabilidad de las excepciones y límites<sup>348</sup>

1. Las excepciones y limitaciones de la responsabilidad previstas en el presente Convenio y las obligaciones que impone serán invocables en toda acción interpuesta contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima por pérdida o daño de las mercancías, ~~[o concerniente a mercancías,]~~<sup>349</sup> que sean objeto de un contrato de transporte, y por demora en la entrega de dichas mercancías o por incumplimiento de toda otra obligación prevista en el presente Convenio<sup>350</sup>, tanto si se trata de una acción nacida del contrato como de una acción por concepto de responsabilidad civil o extracontractual, o por algún otro motivo<sup>351</sup>.

<sup>346</sup> Texto enunciado en párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.47, con inclusión de referencias a proyectos de arts. 20 2), 64 1), 56 1), 63 2), 95 1) y 95 6) b) y correcciones de la descripción inicial de las formas de comunicación. El Grupo de Trabajo tal vez observe que se ha dejado abierta la presente lista, en espera de su ulterior estudio. El Grupo de Trabajo tal vez estime aconsejable insertar un texto explicativo final en el sentido de que las notificaciones contempladas en el presente convenio que no estén reguladas por el art. 3 podrán efectuarse por cualquier vía de comunicación, incluso verbalmente o por intercambio de mensajes de datos que no satisfaga la definición de “comunicación electrónica”. Un dato esencial de toda “comunicación electrónica” es que sea capaz de reproducir toda función asignable a un escrito consignado sobre papel (véase *supra*, nota 330).

<sup>347</sup> La práctica de la CNUDMI es la de utilizar en la versión inglesa la forma verbal “*shall*”, pero se ha sugerido que la práctica legislativa moderna prefiere la forma verbal “*must*”. Si bien en la presente versión se ha adoptado este enfoque moderno, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar cuál es la forma verbal que estima preferible.

<sup>348</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 10 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Se ha trasladado este art. al cap. I (Disposiciones generales) por referirse a la aplicabilidad general y a la primacía eventual del régimen del futuro convenio y no meramente al tema de la responsabilidad del porteador, en donde figuraba anteriormente.

<sup>349</sup> Véase *infra* nota 538.

<sup>350</sup> Se estima que la adición del texto “el incumplimiento de toda otra obligación” hace innecesaria la referencia “[o concerniente a mercancías]”.

<sup>351</sup> Conforme se indica en la nota 52 de A/CN.9/WG.III/WP.39 se reconsiderará la índole tal vez repetitiva de los textos del art. 20 4) y del art. 4 en el próximo examen que se haga del proyecto de convenio. Los retoques efectuados en estas disposiciones pueden haber remediado este problema.

2. De entablarse una acción<sup>352</sup> contra un empleado o agente del porteador o contra a una parte ejecutante marítima, el demandado gozará de toda excepción y limitación de la responsabilidad invocable por el porteador con arreglo al presente Convenio, si [el demandado puede probar que]<sup>353</sup> actuó sin salirse del marco de su cometido o de su mandato.

## CAPÍTULO 2. COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA

### Artículo ~~35~~. Empleo y validez de las comunicaciones electrónicas<sup>354</sup>

A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio:

a) todo lo que deba figurar o estar consignado en un título de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Convenio podrá ser archivado o comunicado por vía electrónica<sup>355</sup> en vez de por medio de un título de transporte, siempre que la emisión y subsiguiente utilización de un documento electrónico de transporte se haga con el consentimiento explícito o implícito del porteador y del cargador; y

b) la emisión, el control, o la transferencia de un documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un título de transporte.

### Artículo 6. Procedimientos para la utilización de documentos electrónicos de transporte negociables<sup>356</sup>

1. La utilización de un documento electrónico de transporte negociable ~~estará supeditada~~ deberá supeditarse a ciertos procedimientos que prevean:

a) ~~El~~ empleo de un método ~~que permita efectuar el traslado exclusivo de utilizable para emitir y transferir~~<sup>357</sup> ese documento al tenedor designado;

b) La seguridad de que el documento electrónico de transporte negociable emitido mantendrá su integridad;

c) La manera por la que el tenedor de un documento electrónico podrá demostrar su condición de tal; y

d) La manera por la que se confirmará que la entrega se ha efectuado al tenedor del documento; o que, conforme a lo previsto en los artículos ~~47~~ 2) ó

<sup>352</sup> No se ha repetido el texto “con arreglo al presente convenio” de la regla paralela enunciada en art. 20 4) por razón de que toda acción entablada contra un empleado o agente no se regirá por el futuro convenio, con la salvedad de la parte ejecutante marítima, regulada en el art. 20 4).

<sup>353</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee que se suprima el texto entre corchetes a fin de mitigar la carga de la prueba impuesta sobre el empleado o agente.

<sup>354</sup> Texto enunciado en párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado para su ulterior estudio en párr. 187 de A/CN.9/576.

<sup>355</sup> Texto enunciado en párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.47, conforme fue revisado para su ulterior estudio en párr. 187 de A/CN.9/576.

<sup>356</sup> Texto enunciado en párr. 7 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado en párrs. 207 y 210 de A/CN.9/576, para su ulterior estudio.

<sup>357</sup> Texto enunciado en párr. 7 de A/CN.9/WG.III/WP.47, conforme fue revisado en párrs. 207 y 210 de A/CN.9/576, para su ulterior estudio.

49 a) ii), el documento electrónico de transporte negociable ha perdido toda validez o eficacia.

2. Los procedimientos exigibles a tenor del párrafo 1 deberán estar indicados en los datos del contrato y ser fáciles de verificar<sup>358</sup>.

Artículo 47. Sustitución de un título de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable<sup>359</sup>

1. De haberse emitido un título de transporte negociable y de convenir el porteador y el tenedor del título en sustituirlo por un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor deberá devolver dicho título, o todos los títulos si se emitió más de uno, al porteador; y

b) El porteador emitirá, deberá emitir a dicho tenedor un documento electrónico de transporte negociable, en donde se declare que el documento así emitido sustituye al título de transporte negociable; y

a raíz de lo cual c) El título de transporte negociable quedará privado, a partir de ese momento, de toda validez o eficacia.

2. De haberse emitido un documento electrónico de transporte negociable y de convenir el porteador y el tenedor del documento en sustituirlo por un título de transporte negociable:

a) El porteador emitirá, deberá emitir a dicho tenedor un título de transporte negociable en donde se declare que el título así emitido sustituye al documento electrónico de transporte negociable; y

b) A raíz de dicha sustitución, el documento electrónico de transporte quedará privado de toda validez o eficacia.

CAPÍTULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN<sup>360</sup>

Artículo 28. Ámbito de aplicación general<sup>361</sup>

1. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 39, el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de recepción y el lugar

<sup>358</sup> Como se indica en la nota 34 de A/CN.9/WG.III/WP.47, se mantiene la expresión “fáciles de verificar” para indicar, sin excesivo detalle, que esos procedimientos deberán estar al alcance de toda parte que tenga un interés legítimo en conocerlos antes de concertar un compromiso jurídico que dependa de la validez de un documento electrónico de transporte negociable. Se observa además que el sistema previsto funcionaría de manera muy parecida al de la accesibilidad actual de toda cláusula o condición consignada sobre un conocimiento de embarque. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si procede que se den algunas indicaciones conexas en una nota o comentario que se adjunte al texto del futuro convenio.

<sup>359</sup> Texto enunciado en párr. 5 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y aprobado en párr. 189 de A/CN.9/576, para su ulterior estudio.

<sup>360</sup> Donde faltaba el título de algún artículo o capítulo, se sugiere al Grupo de Trabajo un título posible.

<sup>361</sup> Texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, y aprobado en párr. 62 de A/CN.9/576 para su ulterior estudio.

de entrega estén situados en distintos Estados, y en el que el puerto de carga [de un tramo marítimo] y el puerto de descarga [de ese mismo tramo] estén situados en distintos Estados, siempre que:

- a) el lugar de recepción [o puerto de carga] esté situado en un Estado Parte Contratante<sup>362</sup>; o
- b) el lugar de entrega [o puerto de descarga] esté situado en un Estado Parte Contratante; o
- c) en el contrato de transporte se haya estipulado que dicho contrato se regirá por el presente Convenio, o por la ley de algún Estado que lo haya declarado aplicable]<sup>363</sup>.

Por todo [lugar o]<sup>364</sup> puerto al que se haga referencia, deberá entenderse un [lugar o] puerto estipulado en el contrato de transporte.

2. El presente Convenio será aplicable independientemente de la nacionalidad del buquebarco, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del consignatario o de cualquier otra parte interesada.

#### Artículo 39. Exclusiones e inclusiones de su régimen<sup>365</sup>

1. El presente Convenio no será aplicable:
  - a) a ningún contrato de fletamento;
  - b) a ningún contrato para la utilización de un buque o de algún espacio en el interior de un buque;
  - c) salvo lo dispuesto en el párrafo 2, a ningún otro contrato de transporte por servicio no regular;
  - d) salvo lo dispuesto en el párrafo 3, a ningún contrato por volumen de carga.
2. Sin menoscabo alguno de lo dispuesto en los apartados a) y b) del párrafo 1, el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte por servicio no regular, cuando se haya consignado o dejado constancia de dicho contrato en un título de transporte o en un documento electrónico de transporte, y dicho título o documento deje además constancia de la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante, salvo en lo concerniente a las partes en un contrato de fletamento o en un contrato para la utilización de un buque o de algún espacio en el interior de un buque.

<sup>362</sup> La práctica habitual de la CNUDMI es la de hablar de “Estado Contratante” y no de “Estado Parte”, u otros términos similares. Este cambio se ha efectuado a lo largo de todo el proyecto de Convenio.

<sup>363</sup> Véase el examen de este párrafo en párr. 61 de A/CN.9/576.

<sup>364</sup> De definirse en el artículo 1 el “lugar de recepción” y el “lugar de entrega”, como se hace actualmente en los proys. de párr. bb) y cc), sería innecesario referirse aquí a “lugar”.

<sup>365</sup> Texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, y aprobado para su ulterior estudio en párr. 66 de de A/CN.9/576.

3. a) El presente Convenio será aplicable a las cláusulas por las que se rija cada remesa transportada en el marco de un contrato por volumen de carga, en la medida en que así lo prescriba lo dispuesto en el presente capítulo;

b) El presente Convenio será aplicable a las cláusulas de un contrato por volumen de carga, en la medida en que dichas cláusulas sean aplicables a alguna remesa que, pese a ser transportada en el marco de dicho contrato, se rija por el presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo.

#### Artículo 410. Aplicación a ciertas partes en la operación<sup>366</sup>

No obstante lo dispuesto en el artículo 39, si se emite un título de transporte o un documento electrónico de transporte a raíz de un contrato de fletamento o a raíz de alguno de los contratos al que se hace referencia en los apartados b) o c) del artículo 39, el régimen del presente Convenio será aplicable a todo contrato del que se haya dejado constancia o que esté consignado en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte emitido, en lo concerniente a la relación entre el porteador y el consignador, el consignatario, la parte controladora, el tenedor, o la persona a la que se hace referencia en el artículo 34, que no sea el fletador o una parte en un contrato previsto en los apartados b) o c) del párrafo 1 del artículo 39.

### CAPÍTULO 34. PERÍODO DE RESPONSABILIDAD<sup>367</sup>

#### Artículo 711. Período de responsabilidad del porteador

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 912, el porteador será responsable de las mercancías, con arreglo al presente Convenio, desde el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte hasta el momento en que las mercancías sean entregadas al consignatario.

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

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

<sup>366</sup> Texto enunciado en párr. 52 de A/CN.9/576, y aprobado para su ulterior estudio en párr. 73 de A/CN.9/576, dejando abierta la posibilidad de que se haga remisión al proy. de art. 9 1) d) al final del proy. de art. 10 y de que se haga toda aclaración necesaria concerniente a los recibos.

<sup>367</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.32.

recepción de las mercancías por el porteador con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2.<sup>368</sup>

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

45. De exigirse que el porteador entregue las mercancías, en el lugar de entrega, a una autoridad o a otro tercero al que, con arreglo a la norma legal o reglamentaria aplicable ~~en el lugar de entrega~~, deba hacerse esa entrega para que el consignatario pueda recogerlas, dicha entrega ha de ser tenida por entrega de las mercancías, por el porteador al consignatario, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 34.

6. A efectos de la determinación del período de responsabilidad del porteador y a reserva de lo dispuesto en el artículo 14 2), no podrá estipularse en el contrato de transporte que:

a) el momento de recepción de las mercancías sea posterior al comienzo de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte, o que

b) el momento de entrega de las mercancías sea anterior a la ultimación de la operación de descarga definitiva de las mercancías con arreglo al contrato de transporte.<sup>369</sup>

Artículo ~~9~~12. ~~Contratos combinados de transporte y tránsito~~ Transporte más allá de lo estipulado en el contrato de transporte<sup>370</sup>

Variante A del artículo 12<sup>371</sup>

1. Las partes podrán estipular expresamente en el contrato de transporte que, respecto de uno o más tramos de la operación de transporte de las mercancías, el porteador, actuando en calidad de agente, encomendará el transporte a otro u otros porteadores.
2. En tal caso, el porteador ~~obrará~~ deberá obrar con la debida diligencia al seleccionar a todo otro porteador, y deberá celebrar un contrato con ese otro porteador en las condiciones que sean habituales y normales, haciendo todo lo

<sup>368</sup> Se ha sugerido insertar este párrafo para regular el supuesto de que el consignador se vea obligado a hacer entrega de las mercancías a una autoridad, como pudiera ser una autoridad aduanera, con anterioridad a su entrega al porteador. Este texto refleja el texto del párr. 5.

<sup>369</sup> Se sugiere insertar el párr. 6 a fin de evitar que se estipulen actos ficticios en el contrato de transporte con miras a reducir el período de responsabilidad del porteador.

<sup>370</sup> Título sugerido. El Grupo de Trabajo tal vez desee reconsiderar si procede que el art. 12 esté en el cap. 4 concerniente al período de responsabilidad.

<sup>371</sup> La variante A es el art. 12 enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.32.

que sea razonablemente necesario para que ese otro porteador pueda desempeñar debidamente su cometido con arreglo a su contrato.

#### Variante B del artículo 12<sup>372</sup>

A instancia del cargador, el porteador podrá consentir en emitir un único título de transporte o un único documento electrónico de transporte que prevea expresamente un tramo de transporte no incluido en el contrato de transporte. En tal supuesto, la responsabilidad del porteador se circunscribirá al período del contrato de transporte y, salvo acuerdo en contrario, el porteador deberá, en nombre del cargador, negociar el tramo adicional conforme a lo indicado en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte anteriormente mencionado.

### CAPÍTULO 45. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

#### Artículo 13. Transporte y entrega de las mercancías

Con arreglo al presente Convenio y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador ~~transportará [cuidadosamente y como es debido]~~<sup>373</sup> deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y hacer entrega de ellas al consignatario.

#### Artículo 14. Obligaciones específicas

1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo ~~711~~, y a reserva de lo dispuesto en el artículo ~~827~~, el porteador ~~cargará, manipulará, estibar, transportará y custodiará~~deberá recibir,<sup>374</sup> cargar, manipular, estibar, transportar, guardar, custodiar, ~~y descargar~~ y entregar las mercancías.

[2. Las partes podrán estipular que ~~algunas de las funciones mencionadas en el párrafo 1~~ las operaciones de carga, estiba y descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador o por alguna de las personas a las que se hace referencia en el artículo 35, la parte controladora o el consignatario ~~o en nombre de uno de ellos~~. Dicha estipulación deberá ser mencionada en los datos del contrato.]<sup>375</sup>

<sup>372</sup> La primera oración de la variante B tiene por objeto aclarar el párr. 1 de la variante A. La segunda oración de la variante B modifica el texto del abreviado párr. 2 de la variante A al modificar la obligación que pesa sobre el porteador al organizar todo tramo de transporte adicional, exigiendo el cobro con arreglo a lo convenido en el contrato de transporte o en algún otro instrumento y no meramente con la debida diligencia.

<sup>373</sup> Se sugiere suprimir “[cuidadosamente y como es debido]” por innecesario y repetitivo, dado que “con arreglo al presente Convenio” conlleva la obligación de transportar las mercancías debida y cuidadosamente. El proy. de art. 13 enuncia además una obligación general que será reforzada en artículos subsiguientes.

<sup>374</sup> Se ha insertado “recibir” y “entregar” a fin de reconocer explícitamente una y otra obligación del porteador.

<sup>375</sup> Conforme se dice en la nota 47 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se había señalado en el párr. 127 de A/CN.9/510 que se decidió colocar entre corchetes esta disposición para recordar que el Grupo de Trabajo habría de reconsiderar las cláusulas FIO (sin gastos de carga y descarga) y FIOS (sin gastos de carga, estiba y descarga) así como la relación entre esas cláusulas y el régimen de

Artículo ~~12~~15. Mercancías que puedan constituir un peligroVariante A<sup>376</sup>

No obstante lo dispuesto en los artículos ~~10~~13, ~~11~~14, y ~~13~~16 1), el porteador podrá negarse a cargar las mercancías o podrá descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, o adoptar cualquier otra medida que sea razonable, si las mercancías constituyen, o existe algún riesgo verosímil de que puedan pasar a constituir durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro efectivo para las personas o los bienes, o un peligro inaceptable para el medio ambiente o contrario a alguna norma legal.

Variante B<sup>377</sup>

No obstante lo dispuesto en los artículos ~~10~~13, ~~11~~14, y ~~13~~16 1), el porteador podrá descargar, destruir o hacer inofensivas las mercancías peligrosas que pasen a constituir un peligro efectivo para ~~la vida de las~~ personas o los bienes.

Artículo ~~13~~16. Obligaciones suplementarias propias de la travesía por mar<sup>378</sup>

1. El porteador ~~deberá estar~~ obligado a obrar con la debida diligencia antes de la travesía por mar, así como al comienzo y en el curso de dicha travesía<sup>379</sup>, a fin de:

- a) velar en todo momento por la navegabilidad del buque;
- b) tripular<sup>380</sup>, armar y avituallar debidamente al buque y mantenerlo así tripulado<sup>381</sup>, armado y avituallado durante toda la travesía<sup>382</sup>;

responsabilidad del porteador. El Grupo de Trabajo tal vez desee reconsiderar esta disposición a la luz de todo cambio que se haga en los arts. 13 y 14 1).

<sup>376</sup> La variante A del art. 15 está basada en el texto original del proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.21).

<sup>377</sup> La variante B está basada en los principios inspiradores del art. 13 de las Reglas de Hamburgo en lo concerniente a las facultades reconocidas a un porteador en todo supuesto de emergencia imputable al transporte de mercancías peligrosas.

<sup>378</sup> Texto enunciado en párr. 11 de A/CN.9/WG.III/WP.36, junto con las notas.

<sup>379</sup> Como se indica en la nota 55 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo convino en que el deber del porteador de actuar con la diligencia debida para mantener la navegabilidad del buque fuera una obligación sin solución de continuidad y en que, por lo tanto, se suprimieran todos los corchetes en el proy. de art. 16 1) incorporándose a su texto las palabras que en ellos figuraban. El Grupo de Trabajo convino asimismo en que al dar a la obligación el carácter de continua, podía alterarse el equilibrio que establecía el proyecto de convenio entre los riesgos del porteador y los del propietario de la carga, por lo que el Grupo de Trabajo debería tener presente la necesidad de mantener ese equilibrio al examinar el resto del convenio.

<sup>380</sup> Como se indicaba en la nota 56 de A/CN.9/WG.III/WP.36, se sugirió utilizar en la versión inglesa un lenguaje neutral, como pudiera ser "crew" en vez de la frase "man ... the ship". El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar esta sugerencia.

<sup>381</sup> *Ibid.*

<sup>382</sup> Como se indica en la nota 58 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que introdujera los cambios necesarios en el apartado b) para que quedara claro que regulaba una obligación continua. Se sugirió que tal vez bastara con aplicar las palabras

c) encargarse de que las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como los contenedores ~~cuando los que~~ suministre el porteador y en cuyo interior o sobre los cuales se transporten mercancías, están y se mantienen en buen estado para la recepción, el transporte y la preservación de las mercancías.

[2. No obstante lo dispuesto en los artículos ~~1013~~, ~~114~~, y ~~1316~~ 1), el porteador podrá sacrificar mercancías cuando ese sacrificio sea razonable para amparar la seguridad común o para salvaguardar de algún peligro<sup>383</sup> vidas humanas<sup>384</sup> u otros bienes que participen o formen parte de la común empresa.]<sup>385</sup>

## CAPÍTULO ~~56~~. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR PÉRDIDA, DAÑO O DEMORA

### Artículo ~~1417~~. Fundamento de la responsabilidad<sup>386</sup>

1. El porteador será responsable de la pérdida ~~derivada de la pérdida~~ de las mercancías o del daño sufrido por ellas, así como de la demora en su entrega, si el demandante demuestra que:

- a) la pérdida, el daño o la demora; o
- b) el hecho que causó o que contribuyó a causar la pérdida, el daño o la demora

se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo ~~34~~. El porteador quedará exonerado total o parcialmente de su responsabilidad si, por su parte, demuestra que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o la demora no es imputable a falta suya ni de ninguna de las personas ~~mencionadas a que se hace referencia~~ en el artículo ~~14 bis~~ ~~19~~.

2. Si el porteador, en vez de probar que está exento de culpa conforme a lo indicado en el párrafo 1, demuestra que uno de los hechos mencionados en el párrafo 3 fue el que causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o la demora, el porteador quedará, en dicho caso, exonerado total o parcialmente de su responsabilidad, ~~salvo en los siguientes supuestos a reserva de que sea aplicable alguna de las siguientes disposiciones:~~

---

“durante todo el viaje”. Otra posibilidad consistiría en insertar las palabras “de forma continua” a continuación de las palabras “mantenerlo así”.

<sup>383</sup> Como se indica en la nota 59 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que insertara en el texto algo que hiciera referencia a algún peligro inminente, procurando, no obstante, no prejuzgar ni alterar las reglas relativas a la avería gruesa. A fin de armonizar su texto con la Regla A de las Reglas de York-Amberes de 1994 se han insertado las palabras “de algún peligro” a continuación de las palabras “salvaguardar”.

<sup>384</sup> Como se indica en la nota 60 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que considerase la inclusión en el texto de una referencia a vidas humanas, que puede verse a continuación de las palabras “de algún peligro”.

<sup>385</sup> Como se indica en la nota 61 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo decidió mantener el proyecto de art. 16 2) entre corchetes y en su lugar actual, en espera de que se estudiara ulteriormente si procedía trasladarlo al capítulo 18 sobre la avería gruesa.

<sup>386</sup> Texto enunciado en párrs. 31 y 75 de A/CN.9/572, y aceptado a grandes rasgos en párrs. 33 y 80 de A/CN.9/572.

a) si el demandante demuestra que el porteador o una de las personas mencionadasa que se hace referencia en el artículo ~~14~~<sup>bis</sup>19 causó o contribuyó a causar el hecho que el porteador aduce, este último será responsable, total o parcialmente, de la pérdida, el daño o la demora;

b) si el demandante demuestra que un hecho ~~distinto de los~~ enumerados en el párrafo 3 contribuyó a la pérdida, el daño o la demora y el porteador no puede demostrar que ese hecho no es imputable a falta suya ni de ninguna de las personas mencionadasa que se hace referencia en el artículo ~~14~~<sup>bis</sup>19, el porteador será, en dicho caso, responsable de parte de la pérdida, el daño o la demora;

c) si el demandante demuestra que la pérdida, el daño o la demora fue o pudo haber sido causado, total o parcialmente por:

i) deficiencias en la navegabilidad del buque;

ii) deficiencias de la tripulación, del armamento o del avituallamiento del buque; o por

iii) el hecho de que la bodega u otras partes del buque donde se transportan las mercancías (incluido todo contenedor que suministre el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transporten las mercancías) no estaban en buen estado para recibir las mercancías, transportarlas y preservarlas,

y si el porteador no puede demostrar que

A) cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia, conforme a lo prescrito por el artículo ~~13~~<sup>16</sup> 1); o

B) la pérdida, el daño o la demora no fue causado por ninguna de las circunstancias mencionadasa las que se hace referencia en los anteriores incisos i), ii) y iii),

el porteador será, en dicho caso, total o parcialmente responsable de la pérdida, el daño o la demora.

3. Los hechos a que se hace referencia en el párrafo 2 son:

a) fuerza mayor;

b) riesgos, peligros y accidentes de la mar o de otras aguas navegables;

c) guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;

d) restricciones por concepto de cuarentena; intervenciones o impedimentos imputables a autoridades públicas o políticas, a dirigentes o a personas particulares, lo que incluye toda medida de detención, embargo o incautación no imputable a ningún acto del porteador o de alguna persona mencionadaa la que se haga referencia en el artículo ~~14~~<sup>bis</sup>19<sup>387</sup>;

e) huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo, o reducción intencional del ritmo laboral;

f) incendio a bordo del buque;

<sup>387</sup> Deberá estudiarse si la remisión al art. 19 es necesaria.

g) vicios ocultos en el [buque][barco] [medio de transporte]<sup>388</sup> que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;

h) algún acto u omisión del cargador o de cualquiera de las personas ~~mencionadas~~ las que se hace referencia en el artículo ~~3235~~<sup>389</sup>, la parte controladora, o el consignatario;

i) la manipulación, la carga, [la estiba,] o la descarga<sup>390</sup> de las mercancías [efectuada de hecho] por el cargador o por cualquiera de las personas ~~mencionadas~~ que se hace referencia en el artículo ~~3235~~<sup>391</sup>, o por la parte controladora o el consignatario<sup>392</sup>;

j) merma de volumen o de peso o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la índole especial de las mercancías o a un defecto o vicio de éstas;

k) insuficiencia o estado defectuoso del embalaje o del marcado, si alguna de estas operaciones no fue efectuada por el porteador [o en su nombre];

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

m) toda medida que sea razonable para salvar o intentar salvar bienes en la mar;

n) toda medida que sea razonable para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente;

[o] actos del porteador o de una parte ejecutante en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos ~~1215~~ y ~~1316~~ 2), caso de haberse convertido las mercancías en un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, o cuando las mercancías hayan tenido que ser sacrificadas.]<sup>393</sup>

4. De haber quedado exonerado de una parte de su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en los párrafos anteriores del presente artículo, el porteador será únicamente responsable de la parte de la pérdida, del daño o de la demora que sea imputable al hecho o suceso del cual sea responsable con arreglo a los párrafos anteriores, y la responsabilidad ~~se distribuirá~~ deberá distribuirse en función de lo dispuesto en dichos párrafos.

<sup>388</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si se desea que figuren en este apartado los términos colocados entre corchetes.

<sup>389</sup> Deberá estudiarse si la remisión al art. 35 es necesaria.

<sup>390</sup> Cambio estilístico de la versión inglesa.

<sup>391</sup> Deberá estudiarse si la referencia al art. 35 es necesaria.

<sup>392</sup> Como se señala en párr. 76 de A/CN.9/572, el Grupo de Trabajo convino en añadir una nota al inciso i) para indicar que el texto definitivo dependería del resultado de las deliberaciones acerca del art. 14 2).

<sup>393</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee reconsiderar esta disposición a la luz de lo que se haga respecto del proy. de art. 33.

Artículo ~~13 bis~~18. Responsabilidad del porteador por no haber facilitado información e instrucciones<sup>394</sup>

El porteador será responsable<sup>395</sup> de toda pérdida, daño [, demora]<sup>396</sup> o lesión corporal causada por un incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo ~~26~~29, salvo [y en la medida en] que el porteador pruebe que no fue culpa suya ni de ninguna persona ~~mencionada~~ la que se haga referencia en el artículo ~~14 bis~~19, lo que causó [o contribuyó a causar] la pérdida, el daño [, la demora] o la lesión corporal.

Artículo ~~14 bis~~19. Responsabilidad subsidiaria del porteador<sup>397</sup>

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo ~~15~~20 4)<sup>398</sup>, el porteador será responsable de los actos y omisiones de:

a) toda parte ejecutante, y de

b) toda otra persona, incluidos los subcontratistas, empleados<sup>399</sup> y agentes de una parte ejecutante, que cumpla o se comprometa a cumplir cualquiera de las obligaciones que incumben al 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, al igual que si se tratara de actos u omisiones del propio porteador.

2. El porteador será únicamente responsable con arreglo ~~a la presente~~ disposicional párrafo 1 cuando la parte ejecutante o alguna de esas personas haya cometido el acto o la omisión culpable en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado o agente.

Artículo ~~15~~20. Responsabilidad de una parte ejecutante marítima<sup>400</sup>

1. Toda parte ejecutante marítima quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador con arreglo al presente Convenio y gozará de los derechos e inmunidades que el Convenio reconozca al porteador si el hecho a raíz del cual se haya producido la pérdida, el daño o la demora ocurrió a) durante el

<sup>394</sup> Texto enunciado en párr. 18 de A/CN.9/WG.III/WP.39, junto con las notas. Como se indica en la nota 85 de A/CN.9/WG.III/WP.39, ciertos elementos de los proys. de art. 31 y 33, concernientes a la responsabilidad del porteador, se han numerado “art. 18”, en la expectativa de su eventual inserción en este lugar.

<sup>395</sup> Véase *infra*, nota 445.

<sup>396</sup> Véase *infra*, nota 447.

<sup>397</sup> Correcciones al texto enunciado en párr. 12 de A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>398</sup> Como se indica en la nota 63 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo decidió mantener el texto inicial de este artículo, pese a que se sugirió sustituirlo por “a reserva de la responsabilidad y de las limitaciones de la responsabilidad del porteador”, ya que el proy. de art. 19 regula las acciones dirigidas contra el porteador, mientras que el proy. de art. 20 4) regula las acciones dirigidas contra toda otra persona que no sea el porteador.

<sup>399</sup> Como se indica en la nota 64 de A/CN.9/WG.III/WP.36, tal vez se haya de estudiar la posibilidad de regular por separado la responsabilidad subsidiaria del porteador respecto de sus empleados (que debe ser muy amplia) y su responsabilidad respecto de todo subcontratista (que podría ser algo más restringida).

<sup>400</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 12 de A/CN.9/WG.III/WP.36.

período en el que dicha parte ejecutante ejercía la custodia de las mercancías; ~~yo~~ b) en cualquier otro momento en la medida en que participaba en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas por el contrato de transporte.

2. Si el porteador acepta asumir obligaciones que no le imponga el presente Convenio, o acepta que su responsabilidad por la demora en la entrega de las mercancías o por la pérdida o el daño que puedan sufrir esas mercancías ~~será~~ superior a los límites fijados en los artículos ~~16-2)65~~, ~~1864~~<sup>401</sup> y ~~2426~~ 4), ninguna parte ejecutante marítima quedará obligada por esa aceptación, salvo que dicha parte haya aceptado expresamente esas responsabilidades o esos límites.

3. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4, toda parte ejecutante ~~marítima~~ será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la que haya delegado la ejecución de cualquiera de las obligaciones que incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte, incluidos sus subcontratistas, empleados y agentes, como si dichos actos o dichas omisiones fueran de la propia parte ejecutante. Una parte ejecutante ~~marítima~~ sólo será responsable con arreglo ~~a la presente disposición~~ ~~al presente párrafo~~ cuando dicha persona haya cometido el acto o la omisión culpable en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado o agente<sup>402</sup>.

#### Variante A del párrafo 4<sup>403</sup>

4. De entablarse una acción con arreglo al presente Convenio contra una parte ejecutante marítima, el demandado podrá oponer toda excepción o limitación de la responsabilidad que sea oponible por el porteador con arreglo al presente Convenio si [demuestra que]<sup>404</sup> obró en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado o agente.

#### Variante B del párrafo 4

4. De entablarse una acción con arreglo al presente Convenio contra alguna persona, que no sea el porteador, ~~mencionada~~ la que se haga referencia en el

<sup>401</sup> Como se indica en la nota 69 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo tomó nota de la sugerencia de que se limitara la remisión al proy. de art. 64, pues se sostuvo que si bien era aceptable hacer remisión a los párrs. 1), 3) y 4) del proyecto de art. 64 no debería hacerse remisión al párr. 2) del art. 64 por no ser la parte ejecutante responsable por daños no ubicados en la trayectoria de la operación de transporte. El Grupo de Trabajo decidió que esta sugerencia debería ser examinada algo más en detalle una vez que se hubiera tomado una decisión respecto de la inclusión del párr. 2) del proy. de art. 64 en el proyecto de convenio.

<sup>402</sup> Como se indica en la nota 74 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo reiteró su decisión de que la estructura de este párrafo reflejara la del nuevo proy. de art. 19, y aplazó a un ulterior período de sesiones el examen de los pareceres expresados respecto de que el proy. de art. 20 3) fuera aplicable a toda parte ejecutante tanto marítima como no marítima.

<sup>403</sup> Se sugiere esta variante como párr. 20 4) a fin de responder al deseo del Grupo de Trabajo indicado en nota 77 de A/CN.9/WG.III/WP.36, de que se examinara una variante por la que se limitara el alcance de este párrafo a la esfera marítima y en línea con el art. 4 2) que enuncia una regla similar para los empleados y agentes.

<sup>404</sup> El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la posibilidad de examinar si el texto entre corchetes debe suprimirse a fin de reducir la carga de la prueba impuesta sobre la parte ejecutante marítima.

artículo ~~14 bis~~19 yo en el párrafo 3, [particularmente contra algún empleado o agente del porteador contractual o de una parte ejecutante marítima,]<sup>405</sup> dicha persona podrá oponer toda excepción y limitación de la responsabilidad que sea oponible por el porteador con arreglo al presente Convenio, si [demuestra que]<sup>406</sup> obró en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado, o agente.

Artículo ~~15 bis~~21. Responsabilidad mancomunada y solidaria, y compensación<sup>407</sup>

1. De ser el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas responsables<sup>408</sup> por la pérdida de las mercancías, por todo daño que les sea ocasionado o por la demora en su entrega, su responsabilidad será mancomunada y solidaria [, siendo cada parte responsable por la totalidad del importe de la pérdida, del daño o de la demora, sin perjuicio de toda acción de repetición ejercitable contra toda otra parte solidariamente responsable]<sup>409</sup>, pero únicamente hasta el límite fijado en los artículos ~~1622, 1864 y 2426~~.

2. A reserva de lo dispuesto en el artículo ~~1966~~, la responsabilidad acumulada de todas esas personas no ~~excederá~~deberá exceder de los límites globales enunciados en el presente Convenio.

[3. De prosperar alguna demanda presentada contra una parte ejecutante no marítima por la pérdida de las mercancías, el daño que les sea ocasionado o la demora en su entrega, la suma percibida por el demandante será deducible de la suma reclamable en toda demanda subsiguiente presentada por el demandante, por

<sup>405</sup> Como se indica en la nota 80 de A/CN.9/WG.III/WP.36, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la fórmula simplificada del texto inicial del párrafo que termina inmediatamente antes de “dicha persona”. De entablarse contra cualquier parte ejecutante marítima [, incluidos sus subcontratistas, empleados o agentes,] dicha persona ...”.

<sup>406</sup> Véase *supra*, 404.

<sup>407</sup> Texto enunciado en párr. 2 de A/CN.9/WG.III/WP.39, junto con las notas.

<sup>408</sup> Como se indica en la nota 3 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se observó que debería limitarse el alcance de esta regla a la parte ejecutante marítima. Al haberse formulado este proyecto de párrafo en forma de proyecto de artículo separado, se ha cambiado, para mayor claridad, el texto “Si la responsabilidad por la pérdida de las mercancías, por el daño sufrido por éstas o por el retraso en su entrega recae en el porteador y en una o más partes ejecutantes marítimas” de A/CN.9/WG.III/WP.36, en “De ser el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas responsables”. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si esta aclaración responde a las inquietudes expresadas en párr. 14 de A/CN.9/552, salvo la inquietud concerniente a la compensación que se examinará en el proy. de art. 21 3) *infra*.

<sup>409</sup> Según se indica en la nota 4 de A/CN.9/WG.III/WP.39 se ha insertado el texto entre corchetes para dotar de mayor claridad al término “responsabilidad mancomunada y solidaria”. Ahora bien, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar el empleo que se hace del término “responsabilidad mancomunada y solidaria” en otros muchos instrumentos internacionales, incluidos: art. 10 4) de las Reglas de Hamburgo; art. 27 4) de las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías, conforme fue enmendado por el Protocolo de Modificación de 1999 (“CIM-COTIF 1999”); art. 4 5) del Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte por vías de navegación interior, 2000 (“CMNI”); art. 30 3) del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, conforme fue enmendado por los protocolos de 1955 y 1975 (“Convenio de Varsovia”); y art. 36 3) del Convenio para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional, Montreal 1999 (“Convenio de Montreal”).

esa misma pérdida, daño o demora, contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima.]<sup>410</sup>

Artículo ~~1622~~. Demora<sup>411</sup>

~~1.~~—Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no se entreguen en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo explícitamente estipulado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que sea razonable esperar de un porteador diligente, a la luz de las condiciones del contrato, de las características del transporte y de las circunstancias del viaje o de la travesía<sup>412</sup>.

Artículo ~~1723~~. Cálculo de la indemnización<sup>413</sup>

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo ~~1864~~, la indemnización abonable por el porteador por toda pérdida o daño de las mercancías será calculada en función del valor de esas mercancías en el lugar y en el momento de su entrega, que se determinarán conforme a lo dispuesto en el artículo ~~711~~.

2. El valor de las mercancías se fijará en función de su precio en la bolsa de productos básicos o, de no cotizarse en dicha bolsa, en función de su precio del mercado o, de no conocerse tampoco su precio de mercado, en función del valor que sea normal para mercancías de esa misma índole y de la misma calidad en el lugar de entrega.

3. En todo supuesto de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no deberá pagar indemnización alguna que no esté prevista en los párrafos 1 y 2, salvo que el porteador y el cargador hayan convenido en calcular la indemnización de un modo diferente, sin salirse de los límites establecidos en el ~~artículo 88~~capítulo 20.

Artículo ~~2024~~. Aviso en caso de pérdida, daño o demora<sup>414</sup>

[Variante A del párrafo 1]<sup>415</sup>

1. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador ha hecho entrega de las mercancías, conforme aparezcan descritas en los datos del

<sup>410</sup> Como se indica en la nota 7 de A/CN.9/WG.III.WP.39, se ha preparado una versión revisada en espera de que se opte por examinar más a fondo la preparación de una regla uniforme sobre compensación del importe de las reclamaciones o por dejar esta cuestión al arbitrio del derecho interno. Véase también nota 407, *supra*. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si este párrafo es necesario o si procede suprimirlo.

<sup>411</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en el párr. 3 de A/CN.9/WG.III.WP.39.

<sup>412</sup> El art. 22 2), anteriormente art. 16 2) de A/CN.9/WG.III.WP.32, ha pasado a ser art. 65 del nuevo capítulo sobre limitación de la responsabilidad.

<sup>413</sup> Texto enunciado en párr. 5 de A/CN.9/WG.III.WP.39.

<sup>414</sup> Correcciones al texto enunciado en párr. 9 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>415</sup> Como se indica en la nota 39 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se colocó entre corchetes, para su ulterior estudio el texto original y la versión reformulada del párr. 1, conforme se sugirió en párr. 66 de A/CN.9/552. La variante A del párr. 1 es el texto en A/CN.9/WG.III/WP.32, salvo la supresión de “[un plazo razonable]” conforme se decidió en párr. 75 de A/CN.9/552, junto con las adiciones señaladas.

contrato, a menos que se haya dado aviso<sup>416</sup> [, por el consignatario o en su nombre,] de la pérdida o del daño sufrido por las mercancías ~~o concerniente a las mismas~~<sup>417</sup>, junto con una indicación de la índole general de dicha pérdida o daño, al porteador o a la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, antes o en el momento mismo de efectuarse esa entrega, o, si la pérdida o el daño no son manifiestos, dentro de los [tres días laborables] [siete días] [siete días laborables en el lugar de la entrega] [siete días consecutivos] siguientes a la entrega de las mercancías. No se habrá de dar dicho aviso respecto de toda pérdida o daño que se haya constatado en el curso de una inspección conjunta<sup>418</sup> de las mercancías, efectuada por el consignatario junto con el porteador o la parte ejecutante ~~que sea tenida por responsable~~cuya responsabilidad esté siendo alegada.]

[Variante B del párrafo 1]<sup>419</sup>

1. [El consignatario o una persona que actúe en su nombre deberá dar] [Deberá darse] aviso de la pérdida o del daño sufrido por las mercancías ~~o concerniente a las mismas~~,<sup>420</sup> junto con una indicación de la índole general de dicha pérdida o daño, al porteador o a la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, antes o en el momento mismo de efectuarse la entrega, o, si la pérdida o el daño no son manifiestos, dentro de [los tres días laborables] ~~un~~ plazo razonable<sup>421</sup> [los \_\_\_ días laborables en el lugar de la entrega,] [los \_\_\_ días consecutivos] siguientes a la entrega de las mercancías. [Todo tribunal [podrá] deberá tener en cuenta la ausencia eventual de dicho aviso, al decidir si el demandante ha cumplido con su obligación de probar los hechos, que le incumbe a tenor del artículo ~~1417~~ 1).] No se requerirá dicho aviso respecto de toda pérdida o daño que se haya constatado en una inspección conjunta de las mercancías, llevada a cabo por el consignatario junto con el porteador o la parte ejecutante ~~que sea tenida por responsable~~cuya responsabilidad esté siendo alegada.]

2. No será abonable indemnización alguna, con arreglo al artículo ~~1622~~, salvo que se haya dado aviso al porteador, de toda pérdida imputable a demora, dentro de los 21 días consecutivos siguientes a la entrega de las mercancías.

3. De darse el aviso prescrito en el presente artículo a la parte ejecutante que haya hecho entrega de las mercancías, ese aviso surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso dado al porteador surtirá el mismo efecto que un aviso dado a una parte ejecutante marítima.

<sup>416</sup> Como se indica en la nota 40 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el art. 3 del proyecto de convenio enuncia que el aviso que ha de darse a tenor de la regla del párr. 1, y de algunas otras reglas, podrá cursarse por vía electrónica; de lo contrario, habrá de darse por escrito.

<sup>417</sup> Se suprimió, por innecesario, el texto “o concerniente a las mismas”.

<sup>418</sup> Como se indica en la nota 43 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se sugirió en el párr. 95 de A/CN.9/525 que tal vez resultaran más apropiadas, en un contexto de tradición civilista, las expresiones “inspección concurrente” o “inspección contradictoria”.

<sup>419</sup> Como se indica en la nota 44 de A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante B del párr. 1 es el texto del párr. 66 de A/CN.9/552.

<sup>420</sup> Véase *infra*, nota 538.

<sup>421</sup> Como se indica en párr. 75 de A/CN.9/552, el Grupo de Trabajo decidió suprimir la expresión “[un plazo razonable]” del texto original de donde se tomó la presente variante.

4. En todo caso de pérdida o daño efectivo o presunto, las partes interesadas en una reclamación o controversia deberán darse mutuamente toda facilidad que sea razonable para inspeccionar y tasar las mercancías y deberán dar acceso a todo expediente o documento concerniente al transporte de las mercancías.

CAPÍTULO 67. DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS A CIERTAS ETAPAS DEL TRANSPORTE POR MAR [O POR OTRAS AGUAS NAVEGABLES]

~~Artículo 22<sup>422</sup>~~

~~1.— No obstante lo dispuesto en el artículo 14 1), el porteador no será responsable de la pérdida, del daño o del retraso derivados o resultantes de un incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa del porteador o de alguien que dependa de él.~~

~~2.— El artículo 14 será también aplicable en los siguientes supuestos:~~

- ~~a) — Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en la mar o toda medida que sea razonable para salvar o intentar salvar bienes en la mar;~~
- ~~b) — Toda medida que sea razonable para intentar evitar daños al medio ambiente;~~
- ~~e) — Riesgos, peligros o accidentes en la mar o en otras aguas navegables.~~

Artículo ~~23~~25. Desvío de ruta durante el transporte por mar

[Variante A<sup>423</sup>

1. El porteador no será responsable de la pérdida, del daño o de la demora en la entrega que resulte de algún desvío de ruta efectuado para salvar o intentar salvar alguna vida [o bienes] en la mar [, o que resulte de cualquier otro desvío [razonable]].

2. Cuando con arreglo al derecho interno aplicable un desvío de ruta constituya de por sí un incumplimiento de las obligaciones del porteador, ese incumplimiento surtirá únicamente efecto en consonancia con lo dispuesto en el presente Convenio<sup>424</sup>.]

<sup>422</sup> Texto suprimido de A/CN.9/WG.III/WP.32, conforme aparece en el párr. 11 de A/CN.9/WG.III/WP.39, cuyo contenido se ha fusionado con el proy. de art. 17.

<sup>423</sup> Como se indica en la nota 59 de A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante A ha sido tomada de A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>424</sup> Como se indica en la nota 60 de A/CN.9/WG.III/WP.39, cabría formular una variante de este párrafo que dijera:

“Cuando con arreglo al derecho interno aplicable, un desvío de ruta constituya de por sí un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho incumplimiento no privará al porteador o a la parte ejecutante de su derecho a invocar toda excepción o todo límite de la responsabilidad que haya previsto el presente Convenio”.

De adoptarse esta variante, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si estima necesario mantener la regla enunciada en el párr. 1 del artículo.

[Variante B]<sup>425</sup>

1. El porteador no será responsable de la pérdida, del daño, o de la demora en la entrega que sea imputable a un desvío de ruta efectuado para salvar o intentar salvar alguna vida o ciertos bienes en la mar o a cualquier otro desvío que sea razonable.
2. En la medida en que un desvío de ruta constituya un incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo a alguna norma jurídica reconocida por el derecho interno o por el presente Convenio, esa norma será aplicable únicamente cuando el desvío efectuado no sea razonable respecto de la ruta asignable a un buque.
3. En la medida en que un desvío de ruta constituya un incumplimiento de alguna obligación del porteador, ese incumplimiento surtirá únicamente efecto en el marco de lo estatuido al respecto en el presente Convenio. En particular, ese desvío no privará al porteador de ninguno de sus derechos a tenor del presente Convenio, salvo en la medida de lo previsto a dicho respecto en el artículo ~~1966~~.

Artículo ~~2426~~. Carga sobre cubierta a bordo de un buque<sup>426</sup>

1. Las mercancías sólo se podrán transportar sobre la cubierta de un buque, o apiladas sobre su cubierta\*:
  - a) si así lo exige alguna norma legal, administrativa o reglamentaria aplicable, o
  - b) si las mercancías se transportan en o sobre contenedores [, diseñados para dicho transporte,] que viajen sobre cubiertas que estén equipadas para el transporte de esos contenedores, o
  - c) [en supuestos no regulados por los apartados a) o b) del presente ~~artículo~~párrafo,] si el transporte sobre cubierta [está en consonancia con lo estipulado en el contrato de transporte, o si] responde a alguna costumbre, uso o práctica del comercio, o si se hace conforme a ciertos usos o prácticas del ramo de que se trate.
2. De efectuarse el transporte de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en los apartados a) o c) del párrafo 1, el porteador no será responsable de la pérdida o del daño que sufran dichas mercancías, o de la demora en su entrega que sea imputable a los riesgos especiales que entrañe su transporte sobre cubierta. De efectuarse el transporte de las mercancías sobre cubierta, o en contenedores apilados sobre la misma, con arreglo a lo previsto en el apartado b) del párrafo 1, el porteador sí será responsable de la pérdida o del daño que sufran dichas mercancías, o de la demora

<sup>425</sup> Como se indica en la nota 61 de A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante B ha sido tomada del proyecto de artículo propuesto en párr. 38 de A/CN.9/WG.III/WP.34.

<sup>426</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en el párr. 13 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

\* Nota del traductor: Esta lectura del original inglés no es la única posible. “*on board*” y “*above board*” pueden ser dos expresiones prácticamente sinónimas, ya que es habitual en los textos legales del “*common law*” mencionar todas las variantes de lenguaje en uso. De ser así, la versión española sólo debería hablar de “carga sobre cubierta”.

en su entrega, con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio, sin que haya de tenerse en cuenta la circunstancia de que el transporte se haya efectuado directamente sobre cubierta, o en contenedores o bultos apilados sobre cubierta. De transportarse las mercancías sobre cubierta en casos distintos de los permitidos a tenor del párrafo 1, el porteador será responsable, al margen de lo dispuesto por el artículo 1417, de toda pérdida o daño que sufran las mercancías, o de toda demora en su entrega, que sea exclusivamente imputable a su transporte sobre cubierta<sup>427</sup>.

3. De efectuarse el transporte de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el apartado c) del párrafo 1, el hecho de que ciertas mercancías vayan sobre cubierta deberá hacerse constar en los datos del contrato. De lo contrario, recaerá en el porteador la carga de tener que probar que su transporte sobre cubierta cumple con lo dispuesto en el apartado c) del párrafo 1 y, caso de que se emita un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, el porteador no tendrá derecho a invocar la regla de ese apartado frente a un tercero que haya adquirido de buena fe dicho título o documento<sup>428</sup>.

[4. Si el porteador es responsable, con arreglo al presente artículo, de la pérdida o del daño que sufran las mercancías transportadas sobre cubierta, o de la demora en su entrega, su responsabilidad quedará limitada conforme a lo previsto en los artículos 1622 y 1864 y 66 1); ~~ahora bien~~ pero, si el porteador y el cargador han convenido [expresamente] en que las mercancías se transporten bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho a limitar su responsabilidad por toda pérdida de las mercancías o por todo daño que hayan sufrido [en la medida que dicho daño sea] [que sea exclusivamente] imputable al hecho de que fueron transportadas sobre cubierta]<sup>429</sup>.]<sup>430</sup>

[Artículo 827. Tramo que preceda o que siga al transporte por mar

1. Cuando surja una reclamación o una controversia por pérdida o daño de las mercancías o por demora que se produjo enteramente durante el período de responsabilidad del porteador pero que ocurrió ~~durante uno de los períodos que se enuncian a continuación~~:

- a) ~~desde el momento de la recepción de las mercancías por el porteador o una parte ejecutante~~ antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque; o
- b) ~~desde el momento en que se descargan una vez~~ descargadas las mercancías del buque pero antes de ser entregadas al consignatario;

<sup>427</sup> Como se indica en la nota 63 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez deba examinarse más a fondo el párr. 2, en conjunción con el proy. de art. 17 4) aun cuando los cambios efectuados en el art. 17 4) tal vez hagan dicho examen innecesario.

<sup>428</sup> Como se indica en la nota 64 de A/CN.9/WG.III/WP.39, proseguirá el examen del párr. 3, así como la cuestión de si la regla en él enunciada debe ser aplicable al supuesto de un tercero que haya depositado su confianza en un título o documento electrónico de transporte no negociable.

<sup>429</sup> Conforme se indica en la nota 67 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se colocó entre corchetes el texto “que sea exclusivamente imputable al hecho de haber sido transportadas sobre cubierta”. Se ha añadido a dicho texto una nueva variante.

<sup>430</sup> Como se indica en nota 69 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se colocó el párr. 4 entre corchetes para su examen en un ulterior período de sesiones, en el que se examinaría su relación con el proy. de art. 66.

y, si al producirse dicha pérdida, dichos daños o dicha demora, el régimen de un convenio internacional [o del derecho interno]

- i) es aplicable, a tenor de su propio texto, a la totalidad o a una parte de las actividades que incumben durante dicho período al porteador con arreglo al contrato de transporte, [independientemente de si es o no necesario emitir un determinado documento a fin de que dicho convenio internacional sea aplicable]<sup>431</sup>, y
- ii) ~~enuncien disposiciones concretas si dicho régimen regula explícitamente~~ la responsabilidad del porteador, y toda limitación de la misma, o el plazo de que se disponga para presentar demandas, y
- iii) si no cabe excluir dicho régimen por vía contractual, ya sea en ningún caso o ya sea cuando dicha exclusión se haga en detrimento del cargador,

ese régimen prevalecerá sobre el presente Convenio en la medida en que sea de derecho imperativo, conforme se indica en el anterior inciso iii).]

[2. ~~Las disposiciones del artículo 8 no afectarán~~Lo dispuesto en el párrafo 1 no afectará a la aplicación del artículo 1864 2)<sup>432</sup>.]

[3. El artículo 827 será aplicable cualquiera que sea la norma de derecho interno por lo demás aplicable al contrato de transporte<sup>433</sup>.]

#### CAPÍTULO 78. OBLIGACIONES DEL CARGADOR

##### Artículo 2528. Entrega de las mercancías listas para su transporte<sup>434</sup>

De no estipularse otra cosa en el contrato de transporte, el cargador deberá hacer entrega de las mercancías listas para su transporte y en un estado que les permita resistir el transporte previsto, así como las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o afianzamiento, y descarga, y deberá entregarlas en condiciones que no se presten a causar lesión corporal o daño alguno. En el supuesto de que las mercancías se entreguen en o sobre un contenedor o remolque envasado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y afianzar las mercancías, en o sobre ese contenedor o remolque de tal forma que las mercancías resistan el transporte previsto, así como las operaciones de carga, manipulación y descarga del

<sup>431</sup> Como se indica en párr. 55 de A/CN.9/WG.III/21, el texto entre corchetes refleja la regla aplicable con arreglo al Convenio de 1980 concerniente al transporte ferroviario internacional ("COTIF"). Tras la entrada en vigor del Protocolo de 1999 para la modificación del Convenio COTIF, prevista en el otoño del 2005, tal vez el Grupo de Trabajo desee suprimir el texto entre corchetes.

<sup>432</sup> Si se suprime el art. 64 2) deberá suprimirse asimismo este párrafo.

<sup>433</sup> Como se indica en párr. 54 de A/CN.9/WG.III/WP.21, este párrafo enuncia una regla de conflicto de leyes que tiene por objeto salvaguardar la aplicabilidad de todo convenio aplicable al transporte terrestre. Además, como se indica en las notas 42 y 231 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el proy. de art. 27 ha dado lugar a que se pida la inserción en el cap. 19 de una regla aplicable a los conflictos eventuales concernientes a la aplicabilidad de dos o más convenios internacionales. Se insertó el proy. de art. 89 en respuesta a esa petición.

<sup>434</sup> Texto enunciado en párr. 14 de A/CN.9/WG.III/WP.39, junto con las notas.

contenedor o el remolque, y deberá entregarlas en condiciones que no se presten a ocasionar lesión corporal o daño alguno<sup>435</sup>.

Artículo ~~2629~~. Obligación del porteador de facilitar información e instrucciones<sup>436</sup>

El porteador ~~facilitará~~deberá facilitar [oportunamente]<sup>437</sup> al cargador toda información que éste solicite, y de la que el porteador tenga conocimiento, así como las instrucciones que sean razonablemente necesarias o que puedan ser de interés para el cargador a fin de que éste pueda cumplir con sus obligaciones conforme a lo prescrito en el artículo ~~2528~~<sup>438</sup>. [La información y las instrucciones que se faciliten deberán ser exactas y completas.]<sup>439</sup>

Artículo ~~2730~~. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos<sup>440</sup>

El cargador ~~facilitará~~deberá facilitar [oportunamente] al porteador toda la información, las instrucciones y los documentos [exactos y completos]<sup>441</sup> que puedan ser razonablemente necesarios para:

a) La manipulación y el transporte de las mercancías, incluidas las precauciones que deba adoptar el porteador o una parte ejecutante, salvo en la medida en que el cargador pueda suponer razonablemente que esa información es ya conocida del porteador<sup>442</sup>;

b) El cumplimiento de toda norma legal o reglamentaria, y de toda otra obligación impuesta por las autoridades respecto del transporte previsto, así como

<sup>435</sup> Como se indica en la nota 71 de A/CN.9/WG.III/WP.39, a fin de mejorar la formulación del texto, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la siguiente variante de la segunda oración del proy. de art. 28:

“En el supuesto de que las mercancías se entreguen en el interior o sobre un contenedor o remolque envasado por el cargador, dicha obligación será asimismo aplicable a las operaciones de estiba, sujeción y afianzamiento de las mercancías en el interior o sobre el contenedor o remolque.”

<sup>436</sup> Texto enunciado en párr. 15 de A/CN.9/WG.III/WP.39, junto con las notas.

<sup>437</sup> Como se indica en la nota 72 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se suprimió el proy. de art. 28 de A/CN.9/WG.III/WP.32, sustituyéndose su texto por una mención en el proy. de art. 29 de que el cargador deberá facilitar “[oportunamente]” la información y las instrucciones que puedan ser requeridas.

<sup>438</sup> Como se indica en la nota 73 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez deba volverse a examinar la variante ofrecida en el párr. 128 de A/CN.9/552, “salvo que el porteador pueda razonablemente suponer que el cargador ya conoce esos datos”.

<sup>439</sup> Como se indica en la nota 74 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha insertado, para su ulterior examen, la fórmula “[la información y las instrucciones que se faciliten deberán ser exactas y completas]”.

<sup>440</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 16 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>441</sup> Como se indica en la nota 75 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se han insertado para su ulterior examen los textos “[oportunamente]” y “[exactos y completos y ...]”.

<sup>442</sup> Como se indica en la nota 76 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se mantuvo el texto actual para su ulterior estudio, pero se añadió al final del apartado a) el texto “salvo en la medida en que el cargador pueda suponer razonablemente que esa información es ya conocida del porteador”.

para la obtención de toda licencia y la presentación de toda instancia o solicitud concerniente a las mercancías;

c) La compilación de los datos del contrato y la emisión de todo título de transporte o documento electrónico de transporte que se vaya a utilizar, particularmente los datos a que se hace referencia en el artículo ~~3438~~ 1) b) y c); el nombre de la parte designada como cargador en los datos del contrato; el nombre del consignatario, de haber alguno; o y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte, caso de ser emitido, a menos que el cargador pueda razonablemente suponer que esos datos son ya conocidos del porteador.

~~Artículo 28.~~<sup>443</sup>

~~La información, las instrucciones y los documentos que el cargador y el porteador se entregan mutuamente en virtud de los artículos 26 y 27 deberán facilitarse oportunamente y deberán ser exactos y completos.~~

Artículo ~~2931~~. Fundamento de la responsabilidad del cargador<sup>444</sup>

1. El cargador será responsable<sup>445</sup> de toda pérdida<sup>446</sup>, daño, [demora]<sup>447</sup> o lesión corporal causada por las mercancías, ~~que resulten de algún y de todo~~ incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo ~~2528~~ y al apartado a) del artículo ~~2730~~, [salvo] [salvo y en la medida en] [y salvo en la medida en] que el cargador demuestre que ninguna falta suya ni de persona alguna ~~mencionada a la que se haga referencia~~ en el artículo ~~3235~~ causó ~~fo~~ contribuyó a causar] la pérdida, el daño [, la demora] o la lesión corporal.

[Variante A del párrafo 2]<sup>448</sup>

2. El cargador será responsable<sup>449</sup> de toda pérdida o daño imputable al incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo a lo dispuesto en los apartados b) y c) del artículo ~~2730~~.]

<sup>443</sup> Texto suprimido de A/CN.9/WG.III/WP.32, conforme se indica en párr. 17 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Véase *supra*, nota 437.

<sup>444</sup> Las correcciones se hacen al texto del párr. 18 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>445</sup> Como se indica en la nota 77 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha reformulado el art. 31 1) para reflejar lo dispuesto en lo concerniente a la responsabilidad del porteador en el proy. de art. 17 1) de A/CN.9/WG.III/WP.36. Se ha suprimido toda mención de las partes frente a las que el cargador ha de responder en consonancia con lo ya dispuesto en el proy. de art. 17 y, conforme se observó en el párr. 144 de A/CN.9/552, tal vez se haya de reconsiderar más adelante la cuestión de la responsabilidad frente al consignatario y a la parte controladora, conforme al texto original del proy. de art. 29 en A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>446</sup> Conforme al orden sintáctico inglés se hace aquí una reformulación como se hace en la versión española.

<sup>447</sup> Como se indica en la nota 78 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se cita aquí la “demora” para reflejar lo dispuesto en el proy. de art. 17, pero se ha colocado entre corchetes ya que no se ha examinado expresamente en el contexto del proy. de art. 31.

<sup>448</sup> Como se indica en la nota 80 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha retenido una regla de la responsabilidad estricta o absoluta para el supuesto de que el cargador no haya cumplido con sus obligaciones con arreglo a lo dispuesto en los apartados b) y c) del proy. de art. 30.

[Variante B del párrafo 2<sup>450</sup>

2. Se considerará que el cargador garantiza al porteador, al recibir éste las mercancías, la ~~exactitud, oportunidad, exactitud e integridad de las mareas, del número, de la cantidad o del peso de la carga por él entregada de la información, de las instrucciones y de los documentos que el cargador está obligado a facilitar con arreglo a lo dispuesto en los apartados b) y c) del artículo 30.~~ El cargador deberá indemnizar al porteador de las pérdidas y de los daños y gastos que sean imputables ~~o resulten de alguna inexactitud de los datos facilitados~~ a todo incumplimiento de sus obligaciones con arreglo a los ~~apartados b) y c) del artículo 30 o que resulten de ese incumplimiento.~~ El derecho del porteador a ser indemnizado no limitará de modo alguno su responsabilidad, con arreglo al contrato de transporte, frente a toda otra persona que no sea el cargador.]
3. Cuando la pérdida o el daño [o la lesión corporal] sean consecuencia de que tanto el cargador como el porteador han incumplido sus obligaciones respectivas, el cargador y el porteador serán mancomunadamente responsables frente al consignatario y a la parte controladora<sup>451</sup> por tal pérdida o daño [o lesión corporal]<sup>452</sup>.

[Artículo ~~29 bis~~32. Falsedad en lo declarado por el cargador<sup>453</sup>

El porteador no será responsable de la demora en la entrega de las mercancías, ni de su pérdida o del daño que les sea ocasionado ~~fo~~ ~~concerniente a~~ dichas mercancías, si la índole o el valor de las mercancías fueron erróneamente descritos por su cargador, en algún aspecto importante, ya sea en el contrato de transporte o en algún título de transporte o documento electrónico de transporte.<sup>454</sup>

<sup>449</sup> Véase *supra*, nota 445.

<sup>450</sup> Como se indica en la nota 82 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha introducido entre corchetes una disposición similar a la enunciada en el art. III.5 de las Reglas de La Haya. Se ha revisado este texto conforme puede verse indicado a partir de la versión en A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>451</sup> Como se indica en la nota 83 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez proceda reconsiderar más adelante la cuestión de la responsabilidad frente al consignatario y frente a la parte controladora.

<sup>452</sup> Como se indica en la nota 84 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se retuvo para su ulterior examen el párr. 3 de la variante B del proy. de art. 31 (A/CN.9/WG.III/WP.32). El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si esta disposición relativa a las causas concurrentes debe reflejar también lo dispuesto en el párrafo correspondiente del proy. de art. 17.

<sup>453</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 20 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>454</sup> Como se indica en la nota 90 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se ha colocado entre corchetes el proy. de art. 32 y se examinarán en un futuro período de sesiones las cuestiones del nexo de causalidad entre la declaración y la eventual demora, así como la indemnización de los daños imputables a la demora. Cabría, además, colocar al proy. de art. 32 en el cap. 6 concerniente a la responsabilidad del porteador.

~~Artículo 30.~~<sup>455</sup>

~~Variante A~~

~~El cargador será responsable frente al porteador por toda pérdida, daño o lesión causada por las mercancías y por todo incumplimiento de las obligaciones que le impone el artículo 25, a menos que el cargador pruebe que dicha pérdida o dicho daño fueron causados por sucesos o por circunstancias que un cargador diligente no pueda evitar o cuyas consecuencias un cargador diligente no pueda prevenir.~~

~~Variante B~~

~~El cargador no será [responsable] de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o de los daños sufridos por el buque cuando dichas pérdidas o dichos daños no se deban a un acto, a la culpa o a la negligencia del cargador [de sus representantes o de sus empleados].~~

~~Variante C~~

~~El cargador será responsable frente al porteador de toda pérdida, daño o lesión causada por las mercancías y de todo incumplimiento de las obligaciones que le impone el artículo 25, a menos que demuestre que no causó tal pérdida o daño ni contribuyó a que se produjeran.~~

Artículo ~~30~~<sup>33</sup>. Reglas especiales aplicables a las mercancías peligrosas<sup>456</sup>

1. Por “mercancías peligrosas” se entenderá toda mercancía que por su índole o estado constituya, o pueda razonablemente llegar a constituir, un peligro para las personas o los bienes, o un peligro para el medio ambiente que sea inaceptable o contrario a la normativa legal aplicable.
2. El cargador deberá señalar toda mercancía peligrosa con una marca o etiqueta de conformidad con lo estatuido por toda norma legal o reglamentaria o todo otro requisito normativo que sea aplicable durante cualquiera de las etapas del transporte previsto de las mercancías. Todo cargador, que no obre así, será responsable frente al porteador y toda parte ejecutante de toda pérdida, daño o demora y de los gastos directos o indirectos a que dé lugar o que resulten de dicho incumplimiento.
3. El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la índole o estado peligroso de las mercancías, antes de que el consignador haga entrega de ellas al porteador o a una parte ejecutante. De no obrar así el cargador y de no enterarse el porteador o alguna parte ejecutante, por algún otro conducto, de su índole o estado peligroso, el cargador será responsable frente al porteador y frente a dicha parte

<sup>455</sup> El texto suprimido tomado de A/CN.9/WG.III/WP.32, conforme se indica en el párr. 18 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>456</sup> Este texto refleja mejor las deliberaciones del Grupo de Trabajo en su solicitud en los párrs. 146 a 148 de A/CN.9/552 y sustituye al texto propuesto en el párr. 19 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

ejecutante de la pérdida, del daño, de la demora y de los gastos directos o indirectos a que dé lugar o que resulten de dicha remesa.

Artículo ~~31~~34. Asunción de los derechos y obligaciones del cargador<sup>457</sup>

Si una persona designada en los datos del contrato como “cargador”, pese a no serlo en el sentido de la definición dada en el apartado h) del artículo 1, [acepta] [recibe] [~~pasa a ser el tenedor del~~] [el] título de transporte o [el] [del] documento electrónico ~~de transporte~~, dicha persona a) quedará sujeta [a las responsabilidades y obligaciones] que incumben al cargador con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo y en el artículo ~~57~~59, y b) gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente capítulo y el capítulo ~~13~~14 reconocen al cargador.

Artículo ~~32~~35. ~~Responsabilidad por la actuación de sus subcontratistas empleados y agentes~~ Responsabilidad subsidiaria del cargador<sup>458</sup>

El cargador será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la que haya delegado el cumplimiento de alguna de sus obligaciones enunciadas en el presente capítulo, lo que incluye a todo subcontratista, empleado o agente y a cualquier otra persona [~~salvo el porteador o las partes ejecutantes~~] que actúe, directa o indirectamente, a instancia suya o bajo su supervisión o control, como si esos actos u omisiones fueran suyos. Con arreglo ~~a la presente disposición~~ ~~al presente artículo~~, la responsabilidad sólo recaerá en el cargador cuando dicha persona haya cometido el acto o la omisión de que se trate en el ejercicio de alguna función que tenga asignada en su condición de subcontratista, empleado o agente del cargador<sup>459</sup>.

[Artículo 36. ~~Extinción de la responsabilidad del cargador~~<sup>460</sup>

Si el contrato de transporte estipula que la responsabilidad del cargador o de toda otra persona designada en los datos del contrato como cargador se extinguirá, total o parcialmente, de producirse un determinado hecho o a partir de determinado momento, tal extinción no será válida:

a) Por lo que se refiere a cualquier responsabilidad que el presente capítulo imponga al cargador o a alguna persona ~~mencionada~~ ~~a la que se haga referencia~~ en el artículo ~~31~~34; o

<sup>457</sup> Las correcciones se hacen a un texto enunciado en párr. 21 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Como se indica en la nota 91 de A/CN.9/WG.III/WP.39, debería examinarse más en detalle el alcance de esta disposición, así como si procede que sea una regla meramente supletoria para el supuesto de que no se conozca la identidad del cargador contractual.

<sup>458</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en párr. 22 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Los cambios tienen por objeto alinear este artículo con el art. 19 concerniente a la responsabilidad subsidiaria del porteador.

<sup>459</sup> Como se indica en la nota 94 de A/CN.9/WG.III/WP.39 se mantuvo el texto actual para su ulterior examen, y convendría considerar en un futuro período de sesiones lo relativo a la interacción entre lo dispuesto en este artículo y lo dispuesto en los proys. de art. 14 2) y 32.

<sup>460</sup> Anteriormente art. 43 2) de A/CN.9/WG.III/WP.32 reubicado aquí al haberse suprimido el cap. 9 relativo al flete.

b) Por lo que se refiere a toda suma pagadera al porteador con arreglo al contrato de transporte, salvo en la medida en que el porteador disponga de una garantía adecuada<sup>461</sup> para el cobro de dichas sumas;

c) En la medida en que dicha extinción sea contraria a lo dispuesto en el artículo ~~6263~~<sup>462</sup>.]

## CAPÍTULO 89. TÍTULOS DE TRANSPORTE Y DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE<sup>463</sup>

Artículo ~~3337~~. Emisión de un título de transporte o de un documento electrónico de transporte

Al hacer entrega de las mercancías a un porteador o una parte ejecutante:

a) El consignador tendrá derecho a obtener un título de transporte o, ~~si el porteador accede a ello con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 a)~~, un documento electrónico de transporte que deje constancia de que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías; y

b) El cargador o, si el cargador ~~se lo indica así~~ informa de ello al porteador, la persona a la que se hace referencia en el artículo ~~3434~~, tendrá derecho a obtener del porteador un título de transporte negociable o, con arreglo a lo dispuesto en el apartado a) del artículo 5, un documento electrónico de transporte negociable, apropiado salvo que el cargador y el porteador hayan convenido, explícita o implícitamente, en que no se utilice ni título de transporte ~~ni documento electrónico de transporte~~ negociable alguno, o salvo que utilizar dicho título o documento sea contrario a la costumbre, los usos o la práctica comercial del ramo. ~~Si con arreglo al artículo 3 el porteador y el cargador han convenido en utilizar un documento electrónico de transporte, el cargador tendrá derecho a obtener del porteador un documento electrónico de transporte negociable, a menos que hayan convenido no utilizar un documento electrónico de transporte negociable o que no sea costumbre utilizarlo conforme al uso o la práctica comercial del ramo~~<sup>464</sup>.

<sup>461</sup> Dada la supresión del anterior proyecto de art. 45 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se ha suprimido del texto del proyecto de artículo el miembro de la frase “conforme al art. 45 ...” como respuesta a dicha supresión.

<sup>462</sup> Como se indica en la nota 535, *infra*, se suprimió el anterior proyecto de art. 62 de A/CN.9/WG.III/WP.32 a favor del proyecto de art. 61 bis que se ha reenumerado como art. 63.

<sup>463</sup> Con la salvedad de la reenumeración señalada y de ciertos epígrafes propuestos para los artículos y mejoras de estilo, así como de ciertos ajustes efectuados a raíz de los criterios concernientes al comercio electrónico aprobados por el Grupo de Trabajo en párr. 200 de A/CN.9/576 (para la revisión del art. 37) y en los párrs. 207, 209 y 210 de A/CN.9/576 (para la revisión del art. 39), este cap. sigue básicamente el texto enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>464</sup> Como se indica en la nota 127 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se reconoció en lo concerniente al apartado a), que dado que, conforme a la definición del proy. de art. 1 n), no todo documento de transporte ha de cumplir la función de dejar constancia de la recepción de las mercancías por el porteador, era importante que, con arreglo al apartado a), el documento de transporte debería cumplir esa función de recibo.

## Artículo 3438. Datos del contrato

1. Los datos del contrato consignados en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte al que se hace referencia en el artículo 3337 deberán incluir:

- a) Una descripción de las mercancías;
- b) Las marcas principales requeridas para identificar las mercancías, conforme sean entregadas por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante;
- c)
  - i) El número de bultos o de unidades, o la cantidad, conforme a lo que sea entregado por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante, y
  - ii) El peso, conforme a lo que sea entregado por el cargador, previo a la recepción de las mercancías por el porteador o una parte ejecutante<sup>465</sup>;
- d) Una declaración acerca del buen estado y de las buenas condiciones aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;
- e) El nombre y la dirección del porteador; y
- f) La fecha
  - i) en la que el porteador o una parte ejecutante recibieron las mercancías, o
  - ii) en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o
  - iii) en la que se haya emitido el título de transporte o el documento electrónico de transporte<sup>466</sup>.

2. La indicación en el párrafo 1 concerniente “al buen estado y las buenas condiciones aparentes” de las mercancías, se entenderá referida al estado y las condiciones de las mercancías conforme se haya comprobado a raíz de:

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

<sup>465</sup> Como se indica en la nota 129 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó la inquietud en el párr. 28 de A/CN.9/576 de que cabría interpretar esta frase en un sentido que impondría una carga excesiva sobre el cargador, a lo que se respondió que esta regla no tenía por objeto imponer responsabilidad alguna al cargador. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la conveniencia de sustituir la frase “conforme sean entregadas por el cargador” por “caso de ser entregadas por el cargador”.

<sup>466</sup> Como se indica en la nota 130 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió que el Grupo de Trabajo estudiara la posibilidad de reformular el párr. 1 incluyendo el nombre y la dirección del consignatario entre los datos del contrato que deberán consignarse en el título de transporte. Véanse también los cambios sugeridos al proyecto de art. 48, *infra*. El Grupo de Trabajo tal vez desee determinar si el nombre y la dirección del consignatario deben figurar en una lista de datos imperativos, y como se sancionará todo incumplimiento de la obligación de facilitar datos imperativos. La sanción podrá variar según que el título o documento de transporte emitido sea o no negociable.

b) Cualquier inspección adicional que el porteador o una parte ejecutante realice de hecho antes de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte.

Artículo ~~3539~~. Firma<sup>467</sup>

~~a)1.~~ Todo título de transporte ~~estará~~deberá estar firmado por el porteador o por una persona que actúe con poder del porteador.

~~b)2.~~ Todo documento electrónico ~~de transporte~~estará autenticado por~~deberá llevar~~ la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe con poder del porteador. ~~A efectos de la presente disposición por firma electrónica se entenderán los datos en forma electrónica consignados en el documento electrónico o adjuntados o lógicamente asociados al mismo, que puedan ser utilizados para identificar al firmante en relación con el documento electrónico e indicar que el porteador aprueba el documento electrónico.—Dicha firma electrónica deberá identificar al signatario en su relación con el documento electrónico de transporte y deberá indicar que el porteador autoriza el documento electrónico de transporte<sup>468</sup>.~~

Artículo ~~3640~~. Deficiencias en los datos del contrato

1. La ausencia de uno o más de los datos del contrato a los que se hace referencia en el artículo ~~3438~~ 1), o la inexactitud de uno o más de dichos datos, no afecta de por sí a la naturaleza o validez jurídica del título de transporte o del documento electrónico de transporte.

2. Si los datos del contrato incluyen la fecha, pero no indican debidamente su significado se considerará que la fecha es:

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

<sup>467</sup> Si bien el Grupo de Trabajo revisó este proyecto de artículo durante su examen de los aspectos concernientes al comercio electrónico del proyecto de convenio, el texto original enunciado en A/CN.9/WG.III/WP.32 llevaba la siguiente nota 132: El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si debiera definirse el concepto de firma como se hace, por ejemplo, en el art. 14 3) de las Reglas de Hamburgo, particularmente a la luz de la práctica comercial moderna.

<sup>468</sup> A raíz del examen de las disposiciones relativas al comercio electrónico del proyecto de convenio el Grupo de Trabajo aprobó, en su 15º período de sesiones, estos cambios (párrs. 205 y 207 de A/CN.9/576) para su ulterior estudio. La Ley Modelo de las Naciones Unidas sobre Firmas Electrónicas de 2001 define la firma electrónica como, “los datos en forma electrónica consignados en un mensaje de datos, o adjuntados o lógicamente asociados al mismo, que puedan ser utilizados para identificar al firmante en relación con el mensaje de datos e indicar que el firmante aprueba la información recogida en el mensaje de datos”. Dado que este término aparece una sola vez en el proyecto de convenio, se sugiere que no es necesario definirlo. La disposición retiene, no obstante, la referencia a las funciones esenciales de la firma electrónica (es decir, identificar al firmante e indicar que aprueba el documento). La única referencia radica en que el proyecto de convenio utiliza el término “autorizar” en vez de “aprobar”.

b) Cuando los datos del contrato no indiquen que las mercancías se cargaron a bordo de un buque, la fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibieron las mercancías.

[3. Si los datos del contrato no identifican al porteador, pero indican que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque designado, se presumirá que el propietario inscrito del buque es el porteador. El propietario inscrito podrá rebatir esa presunción si prueba que el buque se hallaba bajo contrato con un fletador sin tripulación en el momento del transporte, lo que transfiere la responsabilidad contractual del transporte de las mercancías a un fletador identificado como fletador sin tripulación. [Si el propietario inscrito rebate la presunción de que él es el porteador con arreglo al presente artículo, se presumirá que el fletador sin tripulación en el momento del transporte es el porteador, al igual que se presumió que el propietario inscrito era el porteador.]]<sup>469</sup>

4. Si los datos del contrato no indican que las mercancías estaban en buen estado y en buenas condiciones aparentes en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió del cargadorconsignador, el título de transporte o el documento electrónico de transporte podrá constituir, según corresponda, o bien prueba rebatible o bien prueba concluyente con arreglo al artículo 3943, según sea el caso, de que las mercancías estaban en buen estado y en buenas condiciones aparentes en el momento en que el cargadorconsignador las entregó al porteador o a una parte ejecutante.

#### Artículo 3741. Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato

El porteador, si obra de buena fe cuando emite un título de transporte o un documento electrónico de transporte, podrá formular reservas a la información mencionadaa la que se hace referencia en el artículo 3438 1) a), 3438 1) b) o 3438 1) c) en los supuestos y de la manera en que se describen a continuación para indicar que el porteador no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador:

- a) En el caso de mercancías no transportadas en contenedores
  - i) si el porteador puede demostrar que carecía de medios razonables para verificar la información facilitada por el cargador, podrá hacerlo constar en los datos del contrato, indicando la información a que se refiera, o
  - ii) si el porteador tiene buenas razones para estimar que la información facilitada por el cargador es inexacta, podrá incluir una cláusula indicando lo que razonablemente entiende por información exacta.

<sup>469</sup> Como se indica en la nota 137 de A/CN.9/WG.III/WP.32, prevaleció el parecer en el Grupo de Trabajo de que el párr. 3 planteaba un problema grave que debería tratarse en el proyecto de convenio, pero que la cuestión requería un estudio más detenido de otros medios aptos para resolver el problema, y el enunciado actual de la disposición aún no era satisfactorio. El Grupo de Trabajo decidió mantener el párr. 3 entre corchetes en el proyecto de convenio, y examinarlo con mayor detenimiento en una fecha ulterior.

b) En el caso de mercancías entregadas al porteador o a una parte ejecutante en un contenedor cerrado, a menos<sup>470</sup> que el porteador o una parte ejecutante inspeccione efectivamente las mercancías que se encuentren en el interior del contenedor o adquiriera de alguna otra forma un conocimiento efectivo del contenido del contenedor antes de emitir el título de transporte o el documento electrónico de transporte, a condición, no obstante, de que en dicho supuesto le sea posible hacerlo si estima razonablemente que la información facilitada por el cargador respecto del contenido del contenedor es inexacta<sup>471</sup>, el porteador podrá incluir en los datos del contrato una cláusula de reserva relativa:

- i) a las marcas de identificación concernientes a las mercancías que se encuentren dentro del contenedor, o
- ii) al número de bultos, al número de piezas o a la cantidad de mercancías que se encuentren dentro del contenedor.

c) En el caso de mercancías que se entreguen al porteador o a una parte ejecutante en el interior de un contenedor cerrado, el porteador podrá formular reservas respecto de toda declaración del peso de las mercancías o, declarando explícitamente que él no ha pesado ese contenedor, si

- i) el porteador puede demostrar que ni él ni una parte ejecutante han pesado el contenedor, y si el cargador y el porteador no estipula con anterioridad al transporte que el contenedor debía pesarse y que debía consignarse el peso en los datos del contrato, o
- ii) si el porteador puede demostrar que no ha habido ninguna posibilidad comercialmente razonable de comprobar el peso del contenedor<sup>472</sup>.

<sup>470</sup> Como se indica en la nota 140 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se ha trasladado al comienzo del apartado el texto “a menos que el porteador o una parte ejecutante inspeccione efectivamente las mercancías colocadas dentro del contenedor u obtenga de otra forma un conocimiento efectivo del contenido del contenedor antes de que se emita el título de transporte, siempre y cuando, en tal caso, el porteador puede incorporar la cláusula a los datos del contrato si considera razonablemente que la información facilitada por el cargador sobre el contenido del contenedor es inexacta” que se encontraba previamente al final de ese apartado, a fin de que sea claramente aplicable a la totalidad del texto del apartado.

<sup>471</sup> Como se indica en nota 141 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió asimismo incluir en el apartado b) un texto similar al del inciso ii) del apartado a) para regular el caso en que el porteador considere razonablemente que la información facilitada por el cargador respecto del contenido del contenedor es inexacta. El Grupo de Trabajo tal vez desee también tomar nota de la sugerencias formuladas en el párr. 37 del documento A/CN.9/526 en el sentido de que se exija a todo porteador que formule alguna reserva respecto de la información consignada en el título de transporte que motive dicha reserva, y que el proyecto de convenio regule el supuesto de que el porteador consienta en no formular reserva alguna respecto de la descripción de las mercancías, con miras, por ejemplo, a no dificultar la emisión de un crédito documentario, pero obtuviera una garantía del cargador. Otra sugerencia fue que, cuando el porteador, obrando de mala fe, hubiera consentido en no formular reservas acerca de la información consignada en los datos del contrato, se sancionara su conducta y dicho porteador se viera privado de la posibilidad de invocar toda limitación de su responsabilidad.

<sup>472</sup> Como se indica en la nota 129 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió que se añadiera algún texto que regulara adecuadamente el caso de que no se dispusiera de una oportunidad comercialmente razonable de pesar el contenedor. Ahora bien, se estimó que la palabra “comercialmente” era innecesaria a la luz de la definición del art. 42 a), por lo que se suprimió.

Artículo 3842. Medios razonables de verificar y la actuación de buena fe

A los efectos del artículo 3741:

- a) Un “medio de verificación razonable” deberá ser no sólo materialmente practicable sino también comercialmente razonable;
- b) El porteador obrará de “buena fe” al emitir un título de transporte o un documento electrónico de transporte, si
  - i) el porteador ignora de hecho que alguna declaración esencial del título de transporte o del documento electrónico de transporte es falsa o induce a error, y
  - ii) el porteador no se ha abstenido intencionalmente de verificar si una declaración esencial consignada en el título del transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o induce a error por estimar que es probable que esa declaración sea falsa o engañosa.
- c) Toda parte que alegue que el porteador no obró de buena fe al emitir un título de transporte o un documento electrónico de transporte deberá probar dicho alegato.

Artículo 3943. Prueba rebatible y prueba concluyente

De no disponer otra cosa el artículo 4044, todo título de transporte o todo documento electrónico de transporte que deje constancia de la recepción de las mercancías constituye:

- a) Prueba rebatible de que el porteador ha recibido las mercancías conforme están descritas en los datos del contrato; y
- b) Prueba concluyente de que el porteador ha recibido las mercancías conforme están descritas en los datos del contrato:

[i] si se ha transferido un título de transporte o un documento electrónico negociable de transporte a un tercero que obraba de buena fe [o

ii) Variante A del apartado b) ii)<sup>473</sup>

si una persona, que obrara de buena fe, ha abonado algún precio o modificado de alguna otra manera su situación fiándose de la descripción que se da en los datos del contrato de las mercancías.]

ii) Variante B del apartado b) ii)

si no se ha emitido ningún título de transporte negociable o ningún documento electrónico de transporte negociable y el consignatario ha comprado y pagado las

<sup>473</sup> La variante A del apartado b) ii) está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.21.

mercancías confiando en la descripción de dichas mercancías en los datos del contrato<sup>474</sup>.]

Artículo ~~40~~44. Fuerza probatoria de una cláusula de reserva

Si en los datos del contrato figura una reserva incorporada conforme a lo prescrito en el artículo ~~37~~41 el título de transporte o el documento electrónico de transporte no constituirá ni prueba rebatible ni prueba concluyente, con arreglo al artículo ~~39~~43, en la medida en que la descripción de las mercancías esté condicionada por dicha reserva<sup>475</sup>.

---

<sup>474</sup> Como se indica en la nota 145 de A/CN.9/WG.III/WP.32, prevaleció en el Grupo de Trabajo el parecer de que se retuviera entre corchetes el apartado b) ii) y que se pidiera a la Secretaría que lo modificara según procediera a la luz de las opiniones expresadas y de las sugerencias efectuadas en los párrs. 45 a 47 de A/CN.9/526. Se propuso la variante B en A/CN.9/WG.III/WP.32 en respuesta a la inquietud de que la variante A introdujera una práctica novedosa y desconocida en el derecho europeo en lo concerniente a los documentos no negociables.

<sup>475</sup> Como se indica en la nota 146 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la variante del proy. de art. 44 sugerida en los párrafos 153 y 154 de A/CN.9/WG.III/WP.21:

“Si en los datos del contrato figura una reserva el título de transporte no constituirá ni una prueba rebatible ni una prueba concluyente con arreglo al art. 43, en la medida en que la descripción de las mercancías esté condicionada por la reserva, siempre que esa reserva “surta efecto” con arreglo al párr. 2”.

Sería entonces necesario añadir una nueva disposición tal vez numerada párr. 2 que disponga:

Toda reserva incorporada a los datos del contrato surtirá efecto, conforme a lo previsto en el párr. 1 en los siguientes supuestos:

a) Para las mercancías que no se transporten en contenedores, surtirá efecto, con arreglo a sus propios términos, toda reserva que cumpla lo prescrito en el art. 41;

b) Para las mercancías que se transporten en un contenedor cerrado, surtirá efecto, con arreglo a sus propios términos, toda reserva que cumpla con lo prescrito en el art. 41:

i) Si el porteador o una parte ejecutante hace entrega del contenedor intacto y sin daños, o con algún daño en el contenedor que no haya causado pérdida o daño en las mercancías; y

ii) Si no existe prueba alguna de que el porteador o una parte ejecutante que haya recibido el contenedor, haya abierto dicho contenedor con anterioridad a su entrega o, de haberlo abierto, la reserva surtirá efecto en la medida en que:

1) el contenedor fuera abierto para fines de inspección;

2) la inspección se efectuara ante testigos adecuados, y

3) el contenedor fuera debidamente cerrado a raíz de su inspección, y fuera nuevamente sellado, si se hallaba sellado antes de la inspección”.

~~CAPÍTULO 9. FLETE~~<sup>476</sup>~~Artículo 41.~~

~~1.— El flete será exigible cuando se entreguen las mercancías al consignatario en el momento y el lugar mencionados en el artículo 7 3) [y será pagadero cuando sea exigible.], a menos que las partes hayan convenido en que el flete sea total o parcialmente exigible en un momento anterior.~~

~~2.— A menos que se haya convenido otra cosa, el flete por mercancías que se hayan perdido no será pagadero antes de que el flete por dichas mercancías sea exigible.~~

~~Artículo 42.~~~~Variante A~~

~~1.— El flete será pagadero cuando sea exigible, a menos que las partes hayan convenido en que el flete sea total o parcialmente pagadero en un momento anterior o posterior.~~

~~2.— Si con posterioridad al momento en que el flete pase a ser exigible las mercancías se pierden, resultan dañadas o por otra razón no se entregan al consignatario de conformidad con las disposiciones del contrato de transporte, el flete seguirá siendo pagadero independientemente de la causa de la pérdida o del daño o de la razón por la cual no se hayan entregado las mercancías.~~

~~3.— A menos que se convenga otra cosa, el pago del flete no podrá ser objeto de compensación, deducción o descuento por motivo de cualquier crédito que el cargador o el consignatario puedan tener frente al porteador, [cuando aún no se haya convenido o establecido el endeudamiento de éste o el importe del crédito que las otras partes tengan frente a él].~~

~~Variante B~~

~~Si con posterioridad al momento en que el flete pase a ser exigible las mercancías se pierden, resultan dañadas o por otra razón no se entregan al consignatario de conformidad con las disposiciones del contrato de transporte, a menos que se convenga otra cosa, el flete seguirá siendo pagadero independientemente de la causa de la pérdida o del daño o de la razón por la cual no se hayan entregado las mercancías; el pago del flete tampoco podrá ser objeto de compensación, deducción o descuento por motivo de cualquier crédito que el cargador o el consignatario puedan tener frente al porteador, cuando aún no se haya convenido o establecido el endeudamiento de éste o el importe del crédito que las otras partes tengan frente a él.~~

<sup>476</sup> Texto de este capítulo suprimido de A/CN.9/WG.III/WP.32, conforme se presentó en el párr. 23 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Debe señalarse que el anterior proy. de art. 43 2) de A/CN.9/WG.III/WP.32 fue retenido conforme a lo acordado, pero trasladado al cap. 8 relativo a las obligaciones del cargador, donde aparece como nuevo proy. de art. 36. Debe señalarse también el proy. de art. 45 1) de A/CN.9/WG.III/WP.32, pero al haberse suprimido el anterior cap. 9 relativo al flete, pasará a ser proy. de art. 55 en el cap. 9 relativo a los títulos de transporte y a los documentos electrónicos de transporte.

~~Artículo 43~~<sup>477</sup>

~~1.— A menos que se convenga otra cosa, el cargador será responsable del pago del flete y de otras cargas que se deriven del transporte de las mercancías.~~

~~2.— Si el contrato de transporte estipula que la responsabilidad del cargador o de cualquier otra persona que figure identificada como cargador en los datos del contrato se extinguirá total o parcialmente si se produce un determinado hecho o después de un determinado momento, tal extinción no será válida:~~

~~a) por lo que se refiere a cualquier responsabilidad que imponga el capítulo 7 al cargador o a una persona mencionada en el artículo 31; o~~

~~b) por lo que se refiere a cualquier cantidad pagadera al porteador con arreglo al contrato de transporte, excepto cuando el porteador disponga de una garantía adecuada conforme al artículo 45 o de alguna otra garantía para el pago de dichas cantidades;~~

~~e) en la medida que no se ajuste a las disposiciones del artículo 62.~~

[Artículo ~~44~~<sup>45</sup>. “Flete pagado de antemano”]<sup>478</sup>

~~1.— Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte negociable o en un documento electrónico negociable de transporte contienen la indicación “flete pagado de antemano” o una indicación análoga, ni el tenedor ni el consignatario serán responsables del pago del flete. La presente disposición El presente artículo no será aplicable si el tenedor o el consignatario es también el cargador.]~~

~~[Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte no negociable o en un documento electrónico no negociable contienen la declaración “flete pagado de antemano” o una declaración de naturaleza análoga, se presumirá que el cargador será responsable del pago del flete.]~~

~~2.— Variante A del párrafo 2~~

~~Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte o en un documento electrónico contienen la declaración “flete pendiente de pago” o una declaración de naturaleza análoga, [el consignatario quedará advertido de que podrá ser responsable del pago del flete] [el derecho del consignatario a que se le entreguen las mercancías dependerá de que haya efectuado el pago del flete].~~

~~Variante B del párrafo 2~~

~~Si los datos del contrato que figuren en un título de transporte o en un documento electrónico contienen la declaración “flete pendiente de pago” o una declaración de naturaleza análoga, se entenderá que, además del cargador,~~

<sup>477</sup> Anterior proy. de art. 43 2) de A/CN.9/WG.III/WP.32 que se retiene conforme a lo acordado y ha sido trasladado al final del cap. 8, donde aparece como proy. de art. 36.

<sup>478</sup> Antiguo art. 44 1) de A/CN.9/WG.III/WP.32 retenido conforme a lo acordado en forma de proy. de art. 45 (véanse los párrs. 162 a 164 de A/CN.9/552).

~~todo tenedor o consignatario al que se haga entrega de las mercancías o que ejerza algún derecho respecto de ellas pasará a ser responsable del flete.~~

#### Artículo 45

~~1. [Independientemente de cualquier acuerdo que se haya concertado en sentido contrario,] si con arreglo a la legislación nacional aplicable al contrato de transporte corresponde al consignatario pagar~~

~~a) el flete, el flete falso, la sobreestadía, los daños por detención y todos los demás costos reembolsables que haya tenido el porteador en relación con las mercancías;~~

~~b) todos los daños adeudados al porteador en virtud del contrato de transporte;~~

~~c) toda contribución por avería gruesa adeudada al porteador en relación con las mercancías;~~

~~el porteador tendrá derecho a retener las mercancías hasta que se hayan efectuado dichos pagos o hasta que se haya aportado una garantía adecuada de que tales pagos serán efectuados.~~

~~2. Cuando el pago referido en el párrafo 1 del presente artículo no se haya efectuado, o no se haya efectuado en su totalidad, el porteador tendrá derecho a vender las mercancías (conforme al procedimiento que, en su caso, prevea la legislación nacional aplicable) y a cobrar las sumas que se le adeuden (incluido el costo de dicho recurso) con el producto de la venta. Una vez deducido el importe adeudado, el saldo de dicha venta se pondrá a disposición del consignatario.~~

### CAPÍTULO 10. ENTREGA AL CONSIGNATARIO<sup>479</sup>

#### Artículo 46. Obligación de aceptar la entrega

Quando las mercancías hayan llegado a su punto de destino, el consignatario [que ejercite cualquiera de sus derechos con arreglo al contrato de transporte]<sup>480</sup> deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento y lugar mencionadosa que se hace referencia en el artículo 711 34). [Si el consignatario, infringiendo esta obligación, deja las mercancías bajo la custodia del porteador o de la parte ejecutante, el porteador o la parte ejecutante actuarán respecto de las mercancías en calidad de agentes del consignatario, pero sin responsabilidad alguna por la pérdida o daño de esas mercancías, salvo que dicha pérdida o daño resulte de algún acto u omisión personal del porteador [o de la parte ejecutante]<sup>481</sup> efectuado con la

<sup>479</sup> El texto original de este capítulo ha sido tomado de A/CN.9/WG.III/WP.32 con ciertas mejoras de redacción que irán subrayadas y ciertas supresiones que irán tachadas.

<sup>480</sup> Como se indica en la nota 160 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó preferencia por no supeditar la obligación de aceptar la entrega al ejercicio de algún derecho por el consignatario, sino hacer que dicha obligación sea incondicional.

<sup>481</sup> Como se indica en la nota 161 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió que el interés en que toda parte ejecutante sea responsable de todo acto u omisión que le sea imputable en su calidad de porteador, con arreglo a la segunda oración del proy. de art. 46 quedaría más claramente

intención de causar dicha pérdida o dicho daño, o con negligencia temeraria y a sabiendas de que era probable que de ello resultara dicha pérdida o daño]<sup>482</sup>.

Artículo 47. Obligación de acusar recibo

De solicitarlo el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías, el consignatario ~~deberá confirmar la entrega~~ deberá acusar recibo<sup>483</sup> de las mercancías entregadas por el porteador o por la parte ejecutante en la forma que sea habitual en el lugar de destino.

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

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

a) Caso de que no figure entre los datos del contrato, el nombre y la dirección del consignatario, la parte controladora deberá comunicar al porteador dichos datos antes de que las mercancías lleguen a su lugar de destino o a la llegada de las mismas a dicho lugar<sup>484</sup>;

b) Variante A del apartado b)<sup>485</sup>

El porteador deberá hacer entrega al consignatario de las mercancías en el momento y el lugar mencionados en el artículo 711 34) al serle presentado por el consignatario algún medio de identificación adecuado<sup>486</sup>;

---

expresado si se añadiera el texto “o de la parte ejecutante” a continuación del texto “acto u omisión personal del porteador”.

<sup>482</sup> Como se indica en la nota 162 de A/CN.9/WG.III/WP.32 se sugirió que cabría fusionar el proy. de art. 46 y los proyectos de art. 51, 52 y 53, o que cabría suprimir la segunda oración del proy. de art. 46 a fin de reducir la confusión a que daría lugar la aplicación combinada del proy. de art. 46 y de los proyectos de art. 51, 52 y 53; y que cabría enunciar por separado las reglas de los proyectos de art. 51, 52 y 53. Se ha optado por la segunda de estas variantes, y se ha colocado entre corchetes la última oración.

<sup>483</sup> Se pensó que sería preferible sustituir la expresión “confirmar la entrega” por “acusar recibo”, dado que el consignatario podía confirmar mejor su propio acto que el cumplimiento por el porteador de su obligación.

<sup>484</sup> Como se indica en la nota 164 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se ha incorporado al texto la sugerencia que se cita en el párr. 75 del documento A/CN.9/526, relativa a la identidad del consignatario. Véase también la nota correspondiente al proy. de art. 38 1) f), *supra*.

<sup>485</sup> Como se indica en la nota 165 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la variante A del apartado b) está basada en el texto original del proyecto de convenio que figura en A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>486</sup> Como se indica en la nota 166 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió en el párrafo 76 de A/CN.9/526 reformular el apartado b) enunciando el derecho del porteador a denegar la entrega caso de no serle presentado un medio de identificación adecuado, pero sin transformar dicho derecho del porteador en una obligación suya, lo que se ha procurado reflejar en el texto de la variante B y de la variante C.

Variante B del apartado b)

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

Variante C del párrafo b)

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

c) De no reclamar el consignatario al porteador la entrega de las mercancías, tras su llegada al lugar de destino, el porteador deberá informar al respecto a la parte controladora o, caso de no haber podido identificarla tras una gestión razonable a dicho fin, deberá informar al cargador. De haber obrado así, ~~de la~~ parte controladora o ~~del~~ cargador deberá darle instrucciones en lo concerniente a la entrega de las mercancías. En el supuesto de que, tras una gestión razonable al respecto, el porteador no haya conseguido identificar y encontrar ni a la parte controladora ni al cargador, para los fines del presente apartado se considerará a la persona mencionada la que se hace referencia en el artículo ~~3134~~ como cargador de las mercancías. El porteador que haga la entrega de las mercancías a instancia de la parte controladora o del cargador, conforme a lo dispuesto en el presente apartado, quedará liberado de su obligación de hacer entrega de las mercancías con arreglo al contrato de transporte<sup>487</sup>.

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

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

a) i) A reserva lo dispuesto en el artículo 46, el tenedor de un título de transporte negociable tendrá derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregarlas a dicho tenedor en el momento y el lugar mencionados en el artículo ~~711 34~~ previa devolución por éste del título de transporte negociable. En el supuesto de que se haya emitido más de un original de dicho título, bastará con devolver uno solo, ya que los demás originales dejarán de tener todo efecto o validez.

<sup>487</sup> Como se indica en la nota 167 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió, al examinarse el proy. de art. 49 b) y c), que los principios enunciados en dichos apartados deberían ser igualmente aplicables al supuesto de que no se hubiera emitido título negociable alguno. Se ha insertado a dicho fin una nueva disposición en forma de apartado c).

ii) A reserva de lo dispuesto en el artículo 46, el tenedor de un documento electrónico de transporte negociable tendrá derecho a reclamar al porteador la entrega de las mercancías, en cuyo caso el porteador hará entrega de las mercancías, en el momento y el lugar mencionados a los que se hace referencia en el artículo 711 34 a dicho tenedor, si éste demuestra, de conformidad con las reglas de los procedimientos mencionados a los que se hace referencia en el artículo 6, ser el tenedor del documento electrónico de transporte. A raíz de dicha entrega, el documento electrónico de transporte dejará de tener todo efecto o validez<sup>488</sup>.

b) Si el tenedor no reclama del porteador la entrega de las mercancías, una vez que hayan llegado a su lugar de destino, el porteador deberá informar de ello a la parte controladora o, si no ha conseguido, tras una gestión razonable a dicho fin, identificar o encontrar a la parte controladora, deberá informar al cargador. En dicho caso, la parte controladora o el cargador darán/deberán dar instrucciones al porteador para la entrega de las mercancías. En el supuesto de que, tras una gestión razonable, el porteador no haya conseguido identificar y encontrar ni a la parte controladora ni al cargador, para los fines del presente párrafo se tendrá por cargador a la persona mencionada a la que se hace referencia en el artículo 3134<sup>489</sup>.

c) [Pese a lo dispuesto en el párrafo d) ~~del presente artículo,~~<sup>490</sup> el porteador que haga entrega de las mercancías a raíz de una orden recibida de la parte controladora o del cargador, de conformidad con lo dispuesto en el apartado b) ~~del presente artículo~~, quedará liberado de su obligación nacida del contrato, de hacer entrega de las mercancías ~~al tenedor~~<sup>491</sup>, con independencia de que le haya sido devuelto el título de transporte negociable o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable consiga demostrar, de conformidad con las reglas de los procedimientos mencionados a que se hace referencia en el artículo 6, que él es el tenedor.

<sup>488</sup> Como se indica en la nota 168 de A/CN.9/WG.III/WP.32, a reserva de la advertencia formulada en el párr. 80 de A/CN.9/526 en el sentido de que el Grupo de Trabajo debería ponderar con sumo cuidado los diversos derechos y obligaciones de las partes, y sus consecuencias, a fin de llegar a una solución equilibrada y viable, conforme se observó en el párr. 81 de A/CN.9/526, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido de los apartados a) i) y ii) era en general aceptable.

<sup>489</sup> Como se indica en la nota 169 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la sugerencia que se hizo en el párrafo 82 de A/CN.9/526, en el sentido de que el porteador debería estar obligado a aceptar el título de transporte negociable y a notificar a la parte controladora en el supuesto de que el tenedor del título no reclamara la entrega, parece estar ya recogida en el texto del apartado b).

<sup>490</sup> Como se indica en la nota 170 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió que no se veía claro cuál sería el efecto combinado de los apartados c) y d), dado que el tenedor de buena fe gozaría de cierta protección jurídica conforme a esta última disposición, pero sin que estuviera claro cuál sería exactamente su situación jurídica. Debe observarse que ya existe cierto vínculo entre los apartados c) y d) dado que el apartado c) comienza con el texto “pese a lo dispuesto en el apartado d)”. Existen otras posibilidades como la de abrir el apartado d) con las palabras “A reserva de lo dispuesto” o la de insertar al final de dicho apartado una nueva oración que diga “Lo dispuesto en el apartado d) no será aplicable si el porteador entrega las mercancías de conformidad con lo dispuesto en el párrafo c)”. Se han colocado las diversas variantes provisionalmente entre corchetes.

<sup>491</sup> Se sugiere que se supriman los corchetes de las palabras “al tenedor”, que ya figuraban en el texto original del documento A/CN.9/WG.III/WP.32, y que, para aclarar el texto, se mantengan dichas palabras en el apartado.

Variante A del apartado d)<sup>492</sup>

d) [A reserva de lo dispuesto en el ~~anterior~~ apartado c),]<sup>493</sup> de efectuar el porteador la entrega de las mercancías en el lugar de destino sin que le haya sido devuelto el título de transporte negociable o sin que el tenedor del documento electrónico de transporte haya efectuado la demostración mencionada en el ~~anterior~~ apartado a) ii), ~~todo tenedor~~ toda persona que pase a ~~ser~~ ser ~~lo~~ ser ~~tenedor~~ tenedor, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías al consignatario o a alguna persona con derecho a dicha entrega en virtud de un arreglo contractual o de otra índole, distinto del contrato de transporte, adquirirá derechos [frente al porteador]<sup>494</sup> en el marco del contrato de transporte únicamente si: i) el traspaso del título del transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable se efectuó en virtud de un arreglo constitucional o de otra índole concertado antes de la mencionada entrega de las mercancías; ~~o~~ o si ii) salvo que ~~dicho tenedor~~ dicha persona, cuando pasó a ser el tenedor, no tuviera ni pudiera haber tenido razonablemente conocimiento de dicha entrega. [El presente párrafo no será aplicable si el porteador efectuó la entrega de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el ~~anterior~~ apartado c)<sup>495</sup>.]

Variante B del apartado d), que fusiona d) y e)<sup>496</sup>

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

e) No obstante lo dispuesto en los apartados c) y d), todo tenedor que no haya tenido o que no pueda haber tenido conocimiento de dicha entrega en

<sup>492</sup> La variante A es el texto que figura en A/CN.9/WG.III/WP.32, con las revisiones que se indican.

<sup>493</sup> Véase nota 490, *supra*.

<sup>494</sup> Como se indica en la nota 172 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la primera objeción expresada en el párrafo 88 de A/CN.9/526 es la de que deberían precisarse mejor los derechos del tenedor en cuyo poder obrara un título de transporte negociable tras la entrega de las mercancías. Se pensó que la solución tal vez estuviera en indicar en el apartado d) que dicho tenedor adquiriría derechos frente al porteador, por lo que se insertó el texto que figura entre corchetes. Cabría también añadir que esos derechos nacen del incumplimiento por el porteador de su obligación con arreglo al proy. de art. 13, aun cuando ello tal vez no sea aconsejable. Cabe señalar también la nueva formulación, de alcance muy superior, que se sugiere, para el proy. de art. 61, *infra*. La segunda objeción expresada en el párr. 88 de A/CN.9/526, de que la frase “no tuviera ni pudiera haber tenido razonablemente conocimiento de dicha entrega” creaba incertidumbre, no ha sido expresamente abordada.

<sup>495</sup> Véase nota 490 *supra*.

<sup>496</sup> Se propone la variante B como formulación mejorada de los principios enunciados en la variante A.

el momento en que pasó a ser tenedor, adquirirá todo derecho incorporado al título de transporte negociable o al documento electrónico de transporte negociable.

Artículo 50. Incumplimiento de la obligación de dar las instrucciones debidas<sup>497</sup>

~~e)~~ De no haber dado la parte controladora o el cargador las instrucciones debidas al porteador ~~para la entrega de las mercancías [o en supuestos en los que con arreglo a los artículos 48 y 49 o de no ser posible encontrar ni a la parte controladora ni al cargador]~~<sup>498</sup>, el porteador, sin perjuicio de ningún otro recurso de que disponga frente a la parte controladora o al cargador, podrá ejercitar sus derechos conforme a lo previsto en los artículos ~~5051~~, ~~5152~~ y ~~5253~~.

Artículo ~~5051~~. Imposibilidad de efectuar la entrega

1. El porteador podrá ejercitar los derechos y recursos a que se hace referencia en el párrafo 2 por cuenta y riesgo<sup>499</sup> de la persona que tenga derecho a que se le haga entrega de las mercancías. Si las mercancías han llegado al lugar de destino y:

a) ~~si el consignatario no se hace efectivamente cargo de las mercancías~~ Si el consignatario no aceptó efectivamente la entrega de las mercancías con arreglo a lo previsto en el presente capítulo en el momento y en el lugar ~~mencionados~~ que se hace referencia en el artículo 711 34) [y si no se ha concluido ningún contrato explícito o implícito entre el porteador o la parte ejecutante y el consignatario ~~que suceda al contrato del transporte en lo concerniente a la custodia de las mercancías]~~<sup>500</sup>; o

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

~~el porteador estará en dicho caso facultado para ejercitar los derechos y remedios mencionados en el párrafo 2.~~

<sup>497</sup> Se sugirió que quedaría más claro el texto si se colocaba el apartado e) del art. 49 se disociara de dicho artículo y pasara a ser el proy. de art. 50.

<sup>498</sup> Como se indica en la nota 174 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se ha insertado este texto a raíz de la sugerencia formulada en el párr. 89 de A/CN.9/526 de que se alineara el texto del apartado e) con el del apartado b) mediante la inserción de esta frase. Se ha hecho algún ajuste adicional y se han eliminado los corchetes, a fin de que el texto quede más claro.

<sup>499</sup> Como se indica en la nota 176 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó el temor de que el ejercicio por el porteador de sus derechos con arreglo al proy. de art. 51 pudiera resultar en gastos que se sumaran a los ya ocasionados por concepto de pérdidas y daños, y de que el valor de las mercancías pudiera no bastar, en algunos casos, para sufragar dichos gastos. A fin de paliar dicho temor se han insertado en el párr. 1 las palabras “por cuenta y riesgo”.

<sup>500</sup> Como se indica en la nota 175 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó inquietud respecto de la frase “no se ha concluido ningún contrato explícito o implícito contra el porteador o la parte ejecutante y el consignatario que suceda al contrato de transporte” por considerar que su texto resultaba confuso, ya que podría referirse al contrato de almacenamiento de las mercancías, si era el que sucedía “al contrato del transporte”, y se dijo que el concepto de “explícito o implícito” era difícil de entender, razón por la cual la frase formulada sigue estando entre corchetes para su eventual supresión.

2. ~~De darse las circunstancias especificadas~~ Los derechos y recursos a que se hace referencia en el párrafo 1, ~~el porteador podrá hacer uso, por cuenta y riesgo~~<sup>501</sup> ~~de la persona con derecho a las mercancías, de algunos o de la totalidad de los derechos y recursos siguientes son:~~

- a) almacenar las mercancías en algún lugar adecuado;
- b) desembalar las mercancías si se encuentran en contenedores, o tomar toda otra medida que, en opinión del porteador, venga razonablemente impuesta por las circunstancias; o
- c) hacer que las mercancías se vendan de conformidad con las prácticas, o las prescripciones legales o reglamentarias, del lugar donde las mercancías se encuentren en dicho momento.

3. De venderse las mercancías con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 c), el porteador deberá conservar el producto de la venta en provecho de la persona que tenga derecho a la entrega de las mercancías, a reserva de toda deducción por concepto de ~~podrá deducir del producto de la venta la suma necesaria para~~

~~a) pagar o reembolsar~~ cualquier gasto en el que se haya incurrido respecto de las mercancías; y de

~~b) abonarse o reembolsarse toda otra suma mencionada en el artículo 45(1) que le sea debida~~ toda otra suma que le sea debida al porteador.

~~A reserva de esas deducciones, el porteador deberá conservar el producto de la venta en beneficio de la persona que tenga derecho a las mercancías.~~

#### Artículo ~~51~~52. Notificación de llegada a su lugar de destino

El porteador ~~sólo~~ podrá hacer uso del derecho mencionado en el artículo ~~5051~~ 5051 únicamente tras haber notificado, con antelación razonable<sup>502</sup>, de la llegada de las mercancías a su lugar de destino, a la persona indicada en los datos del contrato, de haberse indicado alguna, como persona a la que se haya de notificar dicha llegada, o al consignatario, o si no a la parte controladora o al cargador.

#### Artículo ~~52~~53. Responsabilidad del porteador por mercancías que no haya podido entregar

Al ejercer alguno de sus derechos mencionados en el artículo ~~5051~~ 5051 2), el porteador o una parte ejecutante será responsable<sup>503</sup> por la pérdida o el daño sufrido

<sup>501</sup> Como se indica en la nota 176 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó inquietud de que el ejercicio por el porteador de sus derechos con arreglo al proy. de art. 51 pudiera resultar en gastos que se sumaran a los ya ocasionados por concepto de pérdidas o daños, y que el valor de las mercancías pudiera no bastar, en algunos casos, para sufragar dichos gastos. A fin de responder a dicha inquietud se han insertado en el párr. 1 las palabras “y a expensas de”.

<sup>502</sup> Como se indica en la nota 177 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se cuestionó que bastara con dar aviso y que el porteador no tuviera que esperar la respuesta o reacción de la persona notificada antes de ejercitar sus derechos. Se han insertado las palabras “con razonable antelación” a continuación de “notificado”, en el proy. de art. 52, a fin de paliar esa objeción.

<sup>503</sup> Como se indica en la nota 178 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó inquietud, en el párr. 94 de A/CN.9/526, por la posibilidad de que se pudiera interpretar el proy. de art. 53 en el sentido de que pudiera dar lugar a alguna responsabilidad de la parte ejecutante. La supresión de las

por las mercancías, solamente si dicha pérdida o dicho daño se deben [a un acto u omisión del porteador o de la parte ejecutante que se haya cometido con intención de causar dicha pérdida o dicho daño o con negligencia temeraria y a sabiendas de que se ocasionaría probablemente dicha pérdida o dicho daño]<sup>504</sup>.

## CAPÍTULO 11. DERECHO DE CONTROL<sup>505</sup>

### Artículo ~~53~~54. Definición del derecho de control

[Por derecho de control sobre las mercancías se entenderá] [El derecho de contrato] [~~supone~~][~~incluye~~][~~conlleva~~] ~~el derecho a convenir con el porteador en alguna modificación del contrato de transporte y~~ el derecho de dar instrucciones al porteador, con arreglo al contrato de transporte, respecto de las mercancías durante el período de su responsabilidad conforme a lo indicado en el artículo ~~711~~ 1).]<sup>506</sup> Dicho derecho ~~de dar instrucciones al porteador~~ comprende ciertos derechos, que son únicamente:

- a) El derecho a dar o a modificar instrucciones concernientes a las mercancías ~~en tanto que ello no constituya una alteración del contrato de transporte]~~<sup>507</sup>;
- b) El derecho a reclamar la entrega de las mercancías [antes de su llegada al lugar de destino][en un puerto intermedio o algún lugar de la ruta]<sup>508</sup>; y
- c) El derecho a sustituir al consignatario por alguna otra persona o incluso por una parte controladora;]<sup>509</sup>

palabras “actos de un agente del titular de las mercancías pero sin ninguna responsabilidad” y la adición de las palabras “será responsable solamente” tienen por objeto paliar dicha inquietud.

<sup>504</sup> Como se indica en la nota 179 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se sugirió insertar el texto “o de la parte ejecutante” a continuación de las palabras “acto u omisión personal del porteador”, y que se suprimiera el término “personal”. Ambas sugerencias se han hecho constar en el texto.

<sup>505</sup> El texto original de este capítulo ha sido tomado de A/CN.9/WG.III/WP.32, con mejoras de redacción, posibles variantes y correcciones sugeridas que irán tachadas o subrayadas según que se vayan a suprimir o a introducir.

<sup>506</sup> Como se indica en la nota 181 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo tal vez desee si procede modificar en cierta medida esta oración y trasladarla a la definición de “derecho de control” en el proy. de art. 1 I).

<sup>507</sup> Como se indica en la nota 182 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se expresó la inquietud en el párr. 102 de A/CN.9/526 de que el texto “dar o modificar las instrucciones en tanto que ello no constituya una alteración del contrato” podía entenderse como contradictorio. Se respondió que debía hacerse una clara distinción entre lo que cabría designar como una modificación “normal” o leve de las instrucciones dadas respecto de las mercancías y una modificación de mayor alcance que alterara el contrato de transporte. Se sugirió que si se trasladara el apartado d) a un artículo aparte tal vez se paliaría esta inquietud.

<sup>508</sup> Esta variante propuesta entre corchetes tiene por objeto aclarar que la entrega de las mercancías antes de su llegada al lugar de destino no debe entenderse como un cambio de destino, sino únicamente como entrega de las mercancías en algún lugar de su ruta.

<sup>509</sup> Como se indica en la nota 180 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se debe suprimir el apartado d) conforme a la objeción formulada en el párr. 103 de A/CN.9/526, a fin de salvaguardar la unilateralidad de toda orden que la parte controladora pueda dar al porteador, por oposición a toda modificación que se introduzca en las condiciones del contrato, para lo que haría falta que las partes en dicho contrato obraran de común acuerdo. Se respondió que dicha disposición

~~[d) concertar con el porteador alguna modificación del contrato de transporte.]~~

[Artículo 55. Modificaciones del contrato de transporte

1. La parte controladora goza con exclusividad del ejercicio del derecho de control y podrá estipular con el porteador toda modificación del contrato de transporte que no sea alguna de las modificaciones a las que se hace referencia en el artículo 54 b) y c).<sup>510</sup>
2. Toda modificación de un contrato de transporte, incluidas aquellas modificaciones a las que se hace referencia en el artículo 54 b) y c), deberá ser consignada, al pasar a ser válida, en el título de transporte [negociable] o incorporada al documento electrónico de transporte [negociable] y deberá ser rubricada o firmada de conformidad con lo previsto en el artículo 39.<sup>511</sup>

Artículo ~~54~~56. Reglas aplicables a todo título de transporte o documento electrónico de transporte emitido

1. Cuando no se haya emitido título de transporte negociable alguno ni ningún documento electrónico no negociable, serán aplicables las reglas siguientes:
  - a) El cargador será la parte controladora salvo que [haya convenido con el consignatario en que lo sea otra persona y que sea él mismo quien se lo notifique al porteador. El cargador y el consignatario podrán convenir en que el consignatario sea la parte controladora] [designa parte controladora al consignatario o a alguna otra persona]<sup>512</sup>
  - b) La parte controladora estará facultada para transferir el derecho de control a alguna otra persona, a raíz de lo cual el transferente perderá su derecho de

ayudaba a definir el derecho de control en la medida en que aclaraba que durante el viaje la parte controladora ejercía la función de contraparte del porteador. A fin de responder a esas inquietudes y para evitar confundir el derecho de control con el derecho a convenir con el porteador alguna modificación del contrato de transporte, se sugirió trasladar el anterior art. 54 d) formulándolo en un artículo aparte que sería el 55. Cabe también señalar que se habrá de retocar también la primera oración del encabezamiento en el supuesto de que se incluya una definición en el proy. de art. 1 l).

<sup>510</sup> El párr. 1 incorpora el anterior art. 54 d), junto con un nuevo texto insertado para insistir en la exclusividad de las facultades de la parte controladora.

<sup>511</sup> Se sugiere la conveniencia de la regla del párr. 2, a fin de que toda enmienda del contrato de transporte sea firmada o al menos rubricada, como suele hacerse en la práctica. De aceptar esta propuesta el Grupo de Trabajo, se sugiere que se haga referencia al requisito de firma enunciado en el proy. de art. 39. Se ha suprimido el proy. de art. 56 2) d) y 3) c) por razón de la adición propuesta de este párr. 2.

<sup>512</sup> Como se indica en la nota 184 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se cuestionó que se exigiera el consentimiento del consignatario para designar como parte controladora a toda otra persona que no fuera el cargador, cuando el consignatario ni siquiera era parte en el contrato de transporte. Se observó además que si el contrato estipulaba que el cargador era parte controladora durante la operación, el art. 1 b) le facultaba para conferir unilateralmente su derecho de control a otra persona. Se había atendido a estas inquietudes colocando entre corchetes el texto que sigue a “salvo que”, a fin de permitir su eventual supresión, e insertando en su lugar, también entre corchetes, el texto “designa parte controladora al consignatario o a alguna otra persona”.

control. El transferente [o el cesionario] [o, si la ley por lo demás aplicable lo permite, el cesionario]<sup>513</sup> ~~dará~~ deberá dar aviso al porteador de dicha cesión.

c) Siempre que la parte controladora vaya a ejercer su derecho de control de conformidad con el artículo 5354, deberá presentar algún medio de identificación adecuado.

[d) El derecho de control [se extinguirá] [quedará transferido al consignatario] cuando, al haber llegado las mercancías a su punto de destino, el consignatario reclame la entrega de las mismas.]<sup>514</sup>

2. Cuando se emita un título de transporte negociable, serán aplicables las reglas siguientes:

a) El tenedor o, caso de haberse emitido más de un original del título de transporte negociable, el tenedor de todos los originales será la única parte controladora.

b) El tenedor estará facultado para transferir el derecho de control transfiriendo el título de transporte negociable a otra persona de conformidad con el artículo 5961, a raíz de lo cual el transferente perderá su derecho de control. De haberse emitido más de un original de dicho título, todos ellos deberán ser transferidos para que surta efecto una cesión del derecho de control.

c) A fin de ejercer el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el título de transporte negociable, si éste se lo exige. De haberse emitido más de un original de dicho título, deberán presentarse todos los originales [salvo aquellos que obren ya en poder del porteador, en nombre de la propia persona que vaya a ejercer el derecho de control], en ausencia de lo cual no podrá ejercitarse el derecho de control<sup>515</sup>.

<sup>513</sup> Como se indica en la nota 185 de A/CN.9/WG.III/WP.32, a fin de responder a la objeción expresada en el párr. 107 de A/CN.9/526 de que, en ciertos países, no sería posible perfeccionar una transferencia del derecho de control mediante un aviso del propio cesionario al porteador, cabría suprimir, en el proy. de art. 63 las palabras “o el cesionario”, que han sido colocadas entre corchetes, junto con posibles palabras que serían acordes con las aprobadas con miras a un futuro examen en el proy. de art. 63.

<sup>514</sup> Como se indica en la nota 186 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la parte controladora conserva su control sobre las mercancías hasta su entrega definitiva. Ahora bien, no se dice nada en el proy. de art. 56 acerca de cuál será el período durante el cual podrá ejercitarse el derecho de control en el supuesto de que se haya emitido un título de transporte o un documento de transporte electrónico no negociable. Se pensó que tal vez fuera posible atender a la observación efectuada, razón por la que se ha insertado el párr. 1 d). Obsérvese, asimismo, que el párr. 106 de A/CN.9/526 también menciona la inquietud de que se esté abriendo tal vez la puerta para poder frustrar una orden tan frecuente del cargador como la de que no se haga entrega de las mercancías hasta que no se haya recibido del cargador la confirmación de que su precio está ya pagado. Además, dado que el art. 54 dice que el derecho de control consiste en la facultad de dar instrucciones al porteador durante el denominado período de responsabilidad del porteador, delimitado en el art. 11, tal vez sea innecesario señalar cuándo concluirá el derecho de control.

<sup>515</sup> Como se indica en la nota 188 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que el párr. 2 c) no había previsto debidamente las consecuencias que tendría el hecho de que el tenedor no presente al porteador todos los ejemplares de un título negociable, y en que, en dicho supuesto, el porteador podría negarse a seguir las instrucciones de la parte controladora. Prevalció el parecer en el Grupo de Trabajo de que, en el supuesto de que la parte controladora no presente todos los ejemplares de un conocimiento de embarque, no cabrá ejercitar el derecho

~~— d) Toda orden que el tenedor dé, conforme a lo previsto en el artículo 53 b), e) y d) deberá ser consignada en el título de transporte negociable, al pasar a ser ejecutable con arreglo a lo dispuesto en el artículo 55.~~

3. Siempre que se emita un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor será la única parte controladora y estará facultado para transferir el derecho de control a alguna otra persona transfiriendo el documento electrónico de transporte negociable de conformidad con ~~las reglas de los~~ procedimientos a que se hace referencia en el artículo 6, a raíz de cuya cesión, el cedente perderá su derecho de control.

b) A fin de ejercer su derecho de control, el tenedor deberá demostrar, si se lo exige el porteador, que él es el tenedor, de conformidad con ~~las reglas de los~~ procedimientos a que se hace referencia en el artículo 6.

~~— c) Toda orden dada por el tenedor, conforme a lo previsto en el artículo 53 b), e) y d), deberá ser consignada en el documento electrónico de transporte, al pasar a ser ejecutable con arreglo a lo dispuesto en el artículo 55.~~

4. Pese a lo dispuesto en el artículo ~~6263~~<sup>516</sup>, toda persona que, sin ser el cargador o la persona a la que se hace referencia en el artículo ~~3134~~, haya transferido el derecho de control, sin haber hecho uso alguno de dicho derecho, quedará liberada, a raíz de dicha cesión, de toda responsabilidad impuesta a la parte controladora por el contrato de transporte o por el presente Convenio.

#### Artículo ~~5557~~. Ejecución de las instrucciones por el porteador

1. Variante A del párrafo 1, incluido el párr. 1 bis<sup>517</sup>

A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1 bis, 2 y 3 ~~del presente artículo~~, el porteador deberá ejecutar toda orden ~~mencionada~~ la que se haga referencia en el artículo ~~5354~~<sup>518</sup> a), b) ~~o e)~~ siempre que dicha orden:

---

de control, y en que habría de establecerse una excepción a la regla de que la parte controladora habrá de presentar todos los ejemplares del conocimiento de embarque, en previsión del supuesto de que algún ejemplar del conocimiento obre ya en poder del porteador. A fin de responder a todas estas inquietudes, se sugiere que se inserte la variante indicada en el párr. 2 c).

<sup>516</sup> La remisión se hacía al proy. de art. 62 de A/CN.9/WG.III/WP.32, que se suprimió a favor del proy. de art. 61 bis, que se ha reenumerado como proy. de art. 63.

<sup>517</sup> La variante A del párr. 1 está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.21, como se indica en la nota 192 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo se mostró en general de acuerdo en que el párr. 1 debería ser reformulado a fin de reflejar en su texto las sugerencias recogidas en los párrs. 114 a 116. Se convino en que la nueva estructura de dicho párrafo debería reflejar, en primer lugar, las circunstancias en las que el porteador debería dar curso a toda orden recibida de la parte controladora, enunciando, en segundo lugar, las consecuencias a que daría lugar el que dichas órdenes se cumplan o no. Se pidió a la Secretaría que preparara un proyecto revisado, que ofreciera posibles variantes, a fin de que sirvan de base para proseguir las deliberaciones en algún período ulterior de sesiones, lo que se ha intentado hacer en la variante B.

<sup>518</sup> Se ha suprimido toda referencia a los apartados “a), b) o c)” en vista de la sugerencia de redacción de que se formule el art. 54 d) en un proy. de art. 55 aparte.

a) Pueda ser razonablemente ejecutada, a tenor de sus propios términos, en el momento de llegar dicha orden a la persona encargada de ejecutarla;

b) No interfiera en el curso normal de las operaciones del porteador o de una parte ejecutante; y

c) No origine gasto adicional alguno, ni pérdida o daño alguno, al porteador o a la parte ejecutante, ni a ninguna otra persona que goce de algún derecho sobre las demás mercancías que se transporten a bordo del mismo buque;

~~1 bis. el porteador deberá ejecutar dicha orden.~~ Si cabe razonablemente prever que no se cumplirán una o más de las condiciones enunciadas en los apartados a), b) y c) ~~del presente párrafo~~, el porteador no estará obligado a ejecutar dicha orden<sup>519</sup>.

#### Variante B del párrafo 1

A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 ~~del presente artículo~~, el porteador ~~estará obligado a deberá~~ ejecutar las instrucciones ~~mencionadas a que se hace referencia~~ en el artículo ~~5354~~<sup>520</sup> ~~a), b), y e)~~ si:

a) la persona que emite dichas instrucciones está facultada para ejercitar el derecho de control;

b) las instrucciones pueden ser razonablemente ejecutadas, a tenor de su propio texto, en el momento en que lleguen al porteador; ~~y~~

c) dichas instrucciones no interfieren en el curso normal de las operaciones del porteador o de una parte ejecutante<sup>521</sup>.

2. En todo supuesto, la parte controladora deberá reembolsar<sup>522</sup> al porteador o a las partes ejecutantes, y a toda persona que sea titular de algún derecho sobre otras mercancías transportadas en el mismo buque ~~o viaje~~ toda pérdida o daño que puedan

<sup>519</sup> Se ha creado el párr. 1 bis reformulando la última oración de la variante A, como mejora de redacción, pero sin alteración alguna del contenido.

<sup>520</sup> Véase la nota 518, *supra*.

<sup>521</sup> La variante B fue presentada en A/CN.9/WG.III/WP.32 para responder a las inquietudes descritas en la nota 193 de dicho documento. A fin de evitar toda contradicción eventual entre el párr. 1 c) y el proy. de art. 54 b) con respecto al derecho de control y a la posibilidad de que ocasionara “gastos adicionales”, se sugirió que o bien se debería eximir al porteador de toda obligación de ejecutar una orden recibida en el marco de lo dispuesto en el proy. de art. 54 b) o que el texto del párr. 1 c) debería limitar la obligación del porteador de ejecutar toda orden al supuesto de que la orden recibida no suponga un gasto adicional “notable”. Además, conforme se observó en el párr. 115 de A/CN.9/526, la sugerencia de suprimir el párr. 1 c) obtuvo considerable apoyo en el Grupo de Trabajo. En vista de dichas sugerencias, cabría reformular el párr. 1 conforme se indica, y cabría restringir el derecho del porteador a tenor del párr. 3, como se indica en la nota 524 *infra*. Además, se ha suprimido el párr. 1c).

<sup>522</sup> Como se indica en la nota 194 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la noción de “indemnizar” sugería erróneamente que la parte controladora pudiera incurrir en responsabilidad, por lo que convendría sustituir dicha noción por la de “remunerar”, que correspondía mejor al supuesto de un ejercicio legítimo de su derecho de control por la parte controladora.

sufrir a resultas de haberse ejecutado alguna orden en el marco de lo dispuesto en el presente artículo<sup>523</sup>.

3. ~~De solicitarlo el porteador, la parte controladora deberá prestar garantía<sup>524</sup> por el monto de todo gasto adicional, pérdida o daño que quepa razonablemente prever. [El porteador tendrá derecho a obtener una garantía de la parte controladora en todo supuesto en el que:~~

a) Prevea razonablemente que la ejecución de una orden recibida en el marco de lo previsto en el presente artículo ocasionará algún gasto adicional o alguna pérdida o daño; pero

b) A pesar de ello esté dispuesto a ejecutarla.];

~~dicho porteador tendrá derecho a obtener una garantía de la parte controladora.] De solicitarlo el porteador, la parte controladora deberá otorgar una garantía por la cuantía de todo gasto adicional o de toda pérdida o daño que sea razonable prever.~~

4. El porteador será responsable de toda pérdida o daño de las mercancías que resulte de no haber cumplido una orden de la parte controladora en violación del deber enunciado en el párrafo 1 ~~del presente artículo~~<sup>525</sup>.

#### Artículo ~~56~~58. Entrega presumible

Las mercancías que se entreguen a raíz de una orden dada en consonancia con el artículo ~~53~~54 b), se tendrán por entregadas en el lugar de destino y les serán aplicables las disposiciones del capítulo 10 concernientes a dicha entrega.

<sup>523</sup> Como se indica en la nota 195 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se introdujeron los cambios en el párr. 2 a raíz de la sugerencia en el párr. 117 de A/CN.9/526 de que en la nueva estructura del párrafo deben enunciarse, en primer lugar, las circunstancias en las que el porteador deberá seguir las instrucciones u órdenes recibidas de la parte controladora y, en segundo lugar, las consecuencias de que dichas órdenes sean o no ejecutadas.

<sup>524</sup> Como se indica en la nota 196 de A/CN.9/WG.III/WP.32, pese a que se estimó que el párr. 3 era “en general aceptable”, como se observa en el párr. 119 de A/CN.9/526, se han efectuado los cambios indicados a la luz de las observaciones sobre el proy. de art. 57 1). Véase la nota 521 *supra*.

<sup>525</sup> Como se indica en la nota 197 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se suscitó una cuestión acerca de la índole de la obligación a que estaba sujeto el porteador a tenor del proy. de art. 57, y acerca de si debía suavizarse la obligación impuesta al porteador de ejecutar la orden, obligándole únicamente a ejecutar, conforme sea posible, las órdenes recibidas de la parte controladora. Se expresó el parecer de que era preferible que estuviera sujeto a una obligación estricta de ejecutar la orden o las órdenes que recibía. Ahora bien, el porteador no debería ser responsable de las consecuencias de no haber ejecutado alguna orden si conseguía demostrar que hizo todo lo razonablemente posible por ejecutarla, o que la ejecución de la orden recibida no era razonable en las circunstancias del caso. Respecto de cuáles debían ser las consecuencias de no haber cumplido la orden, se sugirió que el texto del proyecto de convenio fuera más explícito indicando, por ejemplo, el tipo de responsabilidad en que incurriría el porteador a raíz de su incumplimiento y sus consecuencias para la ejecución subsiguiente del contrato. A fin de dar seguimiento a dichos pareceres, se ha insertado un nuevo párr. 4. Respecto de las consecuencias del incumplimiento de alguna orden recibida, se presume que la intención implícita era que, en todo supuesto en el que debiera haberse ejecutado la orden, el porteador sea responsable por concepto de daños. Si el Grupo de Trabajo decide que se incluya alguna disposición en dicho sentido, tal vez desee considerar también si debe imponerse algún límite a dicha responsabilidad.

Artículo ~~57~~59. Obligación de facilitar información o documentos y de dar instrucciones al porteador

Si durante el período en que las mercancías están bajo ~~la~~ custodia ~~del porteador o de una parte ejecutante~~, el porteador o una parte ejecutante que quiera razonablemente que se le den instrucciones o que se le facilite información o algún documento, además de los mencionados en el artículo ~~27~~30 a), la parte controladora deberá facilitar dicha información, al serle solicitada por el porteador o dicha parte ejecutante<sup>526</sup>. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no ha podido identificar y encontrar a la parte controladora, o si la parte controladora no puede dar al porteador instrucciones adecuadas o la información o documentos que reclame, ~~la obligación de~~deberá hacerlo recaerá sobre el cargador o la persona ~~mencionada~~la que se hace referencia en el artículo ~~31~~34.

Artículo ~~58~~60. Modificación por acuerdo

Lo dispuesto en los artículos ~~53~~54 b) y c), y ~~55~~57 podrá ser modificado por acuerdo entre las partes. Las partes podrán también restringir o excluir la transferibilidad del derecho de control de la que se habla en el artículo ~~54~~56 1) b). De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, toda estipulación de las partes conforme a lo previsto en el presente ~~párrafo~~artículo deberá estar consignada en los datos del contrato o incorporada<sup>527</sup> a ellos, por remisión.

CAPÍTULO 12. TRANSFERENCIA DE DERECHOS<sup>528</sup>

Artículo ~~59~~61. De emitirse un título o un documento electrónico de transporte negociable

1. De emitirse un título de transporte negociable, su tenedor estará facultado para transferir todo derecho incorporado a dicho título transfiriendo el propio título a otra persona,
  - a) debidamente endosado a la misma o endosado en blanco, si es un título a la orden, o,

<sup>526</sup> Como se indica en la nota 199 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se apoyó en general la sugerencia de que se hiciera referencia a toda parte ejecutante eventual, además del porteador. En vista también de la recomendación mencionada en el párr. 123 de A/CN.9/526, se han introducido ciertos cambios a fin de aclarar el texto del proy. de art. 59.

<sup>527</sup> Como se indicó en la nota 200 de A/CN.9/WG.III/WP.32, hubo amplio apoyo en el Grupo de Trabajo a favor de que en el texto revisado del proy. de art. 60 se evitara sugerir restricción alguna de la autonomía contractual de las partes para apartarse, en su contrato, de lo dispuesto en el capítulo 11. Cabe deducir además de la última oración del proy. de art. 60 que su texto será únicamente aplicable si el título de transporte o el documento electrónico de transporte emitido es negociable. El texto revisado menciona consiguientemente este extremo, junto con la referencia que se sugirió a todo acuerdo incorporado por remisión.

<sup>528</sup> El texto original de este capítulo está tomado de A/CN.9/WG.III/WP.32 con mejoras de redacción subrayadas y correcciones tachadas.

b) sin endoso alguno, si es un título al portador o un título endosado en blanco, o también,

c) sin endoso alguno, si es un título emitido a la orden de determinada persona y la transferencia se hace entre el primer tenedor del título y dicha persona<sup>529</sup>.

2. De emitirse un documento electrónico **de transporte** negociable, su tenedor estará facultado para transferir todo derecho incorporado a dicho documento electrónico **de transporte**, tanto si el documento se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de determinada persona, transfiriendo dicho documento de conformidad con **las reglas de los procedimientos mencionadas** de que se habla en el artículo **6**<sup>530</sup>.

#### Artículo ~~60~~**62**. **Responsabilidad del tenedor**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo ~~57~~**59**, todo tenedor, que no sea el cargador, que no ejercite derecho alguno nacido del contrato de transporte, no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ~~pasar a~~ ser tenedor.

2. Todo tenedor, que no sea el cargador, que ejercite algún derecho en virtud del contrato de transporte, asumirá [toda responsabilidad que le sea impuesta a tenor del contrato, en la medida en que dicha responsabilidad esté incorporada al título de transporte negociable o al documento electrónico **de transporte** negociable o sea determinable a partir de lo en ellos consignado] [toda responsabilidad que recaiga sobre la parte controladora con arreglo al capítulo 11 y toda responsabilidad imputable al cargador por el pago del flete, o por concepto de flete falso, sobrestadía y daños por la detención del buque, en la medida en que esas responsabilidades estén consignadas en el título de transporte negociable o en el documento electrónico **de transporte** negociable]<sup>531</sup>.

<sup>529</sup> Como se observó en la nota 201 de A/CN.9/WG.III/WP.32, hubo fuerte apoyo en el Grupo de Trabajo por mantener el texto actual del proy. de art. 61 1) en aras de la armonía y por prestarse bien al empleo de documentos electrónicos de transporte negociables. Se tomó nota de la inquietud mencionada en el párr. 132 de A/CN.9/526 respecto de los títulos negociables nominativos en el marco de algunos ordenamientos internos.

<sup>530</sup> Como se indicó en la nota 202 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo tomó nota de que el párrafo 2) fue examinado por el Grupo de Trabajo en su 15º período de sesiones juntamente con otras disposiciones del proyecto convenio relativas a los documentos electrónicos.

<sup>531</sup> Como se indicó en la nota 204 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un texto revisado del proyecto de párr. 2 que reflejara debidamente los pareceres expresados. Ahora bien, los pareceres expresados en los precedentes párrs. 137 a 139 de A/CN.9/526 no eran coherentes. Los que deseaban una revisión del texto pidieron que en él se dispusiera cuáles eran las responsabilidades que asumiría todo tenedor, que hiciera uso de algún derecho nacido del contrato de transporte, a tenor de dicho contrato, y se ha intentado revisar algo el texto. Cabe señalar que existe cierta responsabilidad que tal vez deba considerarse, es decir, la responsabilidad por toda pérdida, daño o lesión causada por las mercancías (pero excluyendo en todo caso la responsabilidad a que pudiera dar lugar el incumplimiento de las obligaciones del cargador en el marco de lo dispuesto en el proy. de art. 28).

3. Para los fines de los párrafos 1 y 2 [y del artículo 46]<sup>532</sup>, ~~Todo~~ tenedor, que no sea el cargador, ~~cuando habrá ejercitado derecho alguno nacido del contrato de transporte, por la sola razón de que:~~

a) convenga con el porteador, con arreglo al artículo ~~47~~, en sustituir un título de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable o, a la inversa, un documento electrónico de transporte negociable por un título de transporte negociable, o de que

b) transfiera sus derechos con arreglo al artículo ~~5961~~,

~~no habrá ejercitado derecho alguno nacido del contrato de transporte a los efectos de los párrafos 1 y 2.~~

~~Artículo 61.~~<sup>533</sup>

~~[La transferencia de derechos nacidos de un contrato de transporte, a raíz del cual no se haya emitido ningún título de transporte negociable o ningún documento electrónico negociable, se efectuará de conformidad con lo dispuesto en el derecho interno que sea por lo demás aplicable. Dicha transferencia podrá efectuarse por vía electrónica. Ninguna transferencia del derecho de control se tendrá por efectuada en tanto no haya sido notificada [por el cedente o el cesionario] al porteador.]~~

~~Artículo 62.~~<sup>534</sup>

~~[Si la transferencia de derechos nacidos de un contrato de transporte, a raíz del cual no se haya emitido título de transporte negociable alguno o ningún documento electrónico negociable, conlleva la transferencia de alguna responsabilidad conexa con el derecho transferido o que nazca de dicho derecho, el cedente no quedará liberado de su responsabilidad, sin que medie el consentimiento del porteador.]~~

Artículo ~~61 bis~~<sup>63</sup><sup>535</sup>. De no emitirse título o documento electrónico de transporte negociable alguno

1.—De no emitirse título de transporte negociable alguno ni documento electrónico de transporte negociable alguno, lo dispuesto en los siguientes apartados será aplicable a la transferencia de los derechos nacidos de un contrato de transporte:

a) La transferencia se regirá por la ley que sea aplicable al contrato por el que se transfieran dichos derechos o, si dichos derechos no se transfieren por vía contractual, por la ley aplicable a dicha transferencia;

<sup>532</sup> La inclusión del texto entre corchetes dependerá de la decisión del Grupo de Trabajo concerniente a la inclusión del texto entre corchetes en el proy. de art. 46.

<sup>533</sup> Texto suprimido de A/CN.9/WG.III/WP.32 conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en el párr. 213 de A/CN.9/576.

<sup>534</sup> Texto suprimido de A/CN.9/WG.III/WP.32 conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en el párr. 213 de A/CN.9/576.

<sup>535</sup> El proy. de art. 63, anterior proy. de art. 61 bis, ha sustituido a los arts. 61 y 62 de A/CN.9/WG.III/WP.32, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en el párr. 213 de A/CN.9/476, a raíz de su examen de los aspectos concernientes al comercio electrónico del art. 63, conforme puede verse en el párr. 12 de A/CN.9/WG.III/WP.47, y su deliberación sobre la sustitución de los arts. 61 y 62 por un proy. de art. 63, en los párrs. 212 y 213 de A/CN.9/576.

~~b) [Ahora bien,~~ La transferibilidad de los derechos que se vayan a transferir se regirá por la ley aplicable al contrato de transporte; ~~y]~~

~~2. c) Cualquiera que sea la ley que sea declarada aplicable con arreglo al párrafo los apartados a) y b),~~

~~i) Se podrá efectuar por vía electrónica toda transferencia que sea por lo demás permisible con arreglo a la ley aplicable,~~

~~ii) En todo supuesto Toda~~ transferencia deberá ser notificada al porteador por el cedente o, si lo autoriza que sea por lo demás aplicable, por el cesionario<sup>536</sup> ~~y~~

~~3. iii) Si la una~~ transferencia acarrea alguna responsabilidad referente al derecho transferido o que nazca de dicho derecho, el cedente y el cesionario deberán asumir mancomunada y solidariamente dicha responsabilidad.

### CAPÍTULO 13. LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo ~~1864~~. Límites básicos de la responsabilidad<sup>537</sup>

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo ~~16-2) 65 y 66 1)~~, la responsabilidad del porteador por incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al Convenio<sup>538</sup> ~~pérdida o daño de las mercancías [, o concerniente a las mismas,]~~ quedará limitada a [...] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a [...] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, caso de ser superior esta suma, salvo que el cargador haya declarado la índole y el valor de las mercancías antes de su expedición y ese valor haya sido consignado en los datos del contrato, o en todo supuesto en el que el porteador y el cargador hayan estipulado una suma superior al límite de la responsabilidad fijado en el presente artículo.

Variante A del párrafo 2<sup>539</sup>

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando a) el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si la demora en la entrega fue causada]<sup>540</sup> durante el transporte marítimo o durante el tramo anterior o posterior al tramo marítimo, y b) si el régimen de algún convenio

<sup>536</sup> Como se indica en la nota 57 de A/CN.9/WG.III/WP.47, si bien la notificación de la transferencia por el autor de la misma era una regla habitual, el derecho interno de algunos países exigen que el beneficiario de la transferencia efectúe la notificación. Se sugirió, por ello, sustituir el texto “ya sea por el cedente o por el cesionario” por la frase “por el cedente o, si lo autoriza la ley que sea por lo demás aplicable, por el cesionario”, a fin de imponer la carga de la notificación al cedente del derecho transferido, pero dejando abierta la posibilidad de que la notificación la hiciera el cesionario, en aquellos lugares en donde esté autorizado para hacerlo.

<sup>537</sup> Las correcciones se hacen a los párrs. 1 y 3, y al texto de la variante B del párrafo 2 que figuran en el párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.39; la variante A del párr. 2 es un nuevo texto propuesto.

<sup>538</sup> Se pensó que la adición del incumplimiento de las obligaciones del porteador hacía innecesaria la referencia a “concernientes a las” mercancías.

<sup>539</sup> La variante A trata de aclarar el texto de la variante B tomado del párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.39, pero no trata de alterar el criterio seguido.

<sup>540</sup> Véase nota 543 *infra*.

internacional [o del derecho interno] resulta aplicable con arreglo a lo dispuesto en el artículo 27 si la pérdida, el daño, [o la demora] se produjeron durante el tramo anterior o posterior al tramo marítimo, en dicho caso la responsabilidad del porteador por esa pérdida, daño [o demora] quedará limitada por el régimen de todo convenio internacional [o norma de derecho interno]<sup>541</sup> que sería aplicable caso de haberse determinado el lugar donde se produjo el daño, o serán aplicables los límites de la responsabilidad del presente Convenio, si resultan superiores a los que serían por lo demás aplicables.]

Variante B del párrafo 2<sup>542</sup>

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si la demora en la entrega fue causada]<sup>543</sup> durante el transporte marítimo o durante el tramo anterior o posterior al tramo marítimo, será aplicable el máximo límite de la responsabilidad previsto en toda norma internacional [o nacional]<sup>544</sup> de rango imperativo que sea aplicable a cualquiera de los tramos de la operación de transporte.]

3. Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro medio auxiliar de transporte empleado para agrupar las mercancías<sup>545</sup>, los bultos o las unidades de carga consignados en los datos del contrato como envasados o colocados en ~~un contenedor~~ dicho medio de transporte auxiliar serán tenidos por bultos o unidades de carga. De no figurar así consignadas, todas las mercancías envasadas en ~~un contenedor~~ dicho medio auxiliar o colocadas sobre el mismo serán tenidas por una única unidad de carga.

4. La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el denominado derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Toda suma ~~mencionada a la que se haga referencia~~ en el presente artículo deberá ser convertida a la moneda del Estado del foro según cuál sea el valor de dicha moneda en la fecha en que sea pronunciada la sentencia o en la fecha estipulada por las partes. El valor, expresado en derechos especiales de giro, de la moneda de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional deberá ser calculado según el método que sea aplicado por el Fondo Monetario Internacional, en la fecha que sea del caso, para sus propias operaciones. El valor, expresado en derechos especiales de giro, de la moneda de un Estado

<sup>541</sup> Texto colocado entre corchetes como reflejo del texto del art. 27 1), en espera de la decisión que adopte al respecto el Grupo de Trabajo.

<sup>542</sup> La variante B es el texto que figura en el párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>543</sup> Como se indica en la nota 16 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se mantuvo entre corchetes el proyecto de párr. 2, y se introdujo, entre corchetes, una referencia a la entrega con demora de las mercancías, para su ulterior examen.

<sup>544</sup> Véase nota 541, *supra*.

<sup>545</sup> Como se indica en la nota 17 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez proceda revisar la definición de “contenedor” del proy. de art. 1 a fin de que sea aplicable a las paletas. El texto sugerido refleja el art. IV.5 de las Reglas de La Haya-Visby y el art. 6 2) de las Reglas de Hamburgo.

Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional deberá ser calculado según el método que sea seguido por dicho Estado<sup>546</sup>.

Artículo ~~46 2)~~65. Responsabilidad por toda pérdida imputable a demora<sup>547</sup>

Variante A<sup>548</sup>

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 66 2), toda indemnización por pérdida material o daño de las mercancías, que sea imputable a la demora, deberá ser calculada con arreglo al artículo 23 y[. salvo estipulación en contrario.] la responsabilidad<sup>549</sup> por toda pérdida económica imputable a demora quedará limitada a una cuantía equivalente a [una sola vez] el flete abonable por las mercancías demoradas. La suma total abonable con arreglo al presente artículo y al artículo 64 1) no deberá exceder del límite que se fijaría con arreglo al artículo 64 1) por la pérdida total de las mercancías afectadas.

Variante B<sup>550</sup>

~~2. [A reserva de lo dispuesto en el artículo 66 2), Ssalvo acuerdo en contrario,]~~<sup>551</sup> de ocasionar la demora en la entrega alguna pérdida [indirecta]<sup>552</sup> no imputable a la pérdida o daño de las mercancías transportadas, a la que por tanto no sea aplicable el artículo ~~4723~~, la ~~suma~~

<sup>546</sup> El texto del párr. 4 es básicamente igual al del párr. 1 del texto aprobado con carácter no imperativo por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su 15º período de sesiones (A/37/17, párrs. 53 a 55 y 63, y en Anexo I, reproducido en el Anuario de la CNUDMI, vol. XIII: 1982, págs. ...-...) como texto preferido para la regla concerniente a la unidad de cuenta en la preparación de futuros convenios internacionales con reglas limitativas de la responsabilidad. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la adición del siguiente párr. que refleja el párr. 2 del texto aprobado en 1982 por la Comisión:

“5. El cálculo del que se habla en la última oración del párrafo 4 deberá hacerse con miras a expresar lo mejor posible, en la moneda nacional del Estado Contratante, el valor real en unidades de cuenta de las sumas de que se habla en el presente artículo. Todo Estado Contratante deberá comunicar su método de cálculo al depositario en el momento de la firma o al depositar su instrumento de ratificación, adhesión, aprobación o adhesión, así como siempre que modifique su método de cálculo.”

<sup>547</sup> Se trasladó a este lugar el proy. de art. 16 2) de A/CN.9/WG.III/WP.32 para insertarlo en el capítulo 13 como art. aparte.

<sup>548</sup> La variante A está basada en la variante sugerida para la primera oración del párr. 2 en la nota 11 de A/CN.9/WG.III/WP.39. Se ha pretendido únicamente aclarar lo concerniente a los daños indirectos conforme a lo sugerido en párr. 25 de A/CN.9/552.

<sup>549</sup> Se sugirió emplear el término “responsabilidad” para utilizar un lenguaje coherente con el del nuevo capítulo creado concerniente a la “limitación de la responsabilidad”.

<sup>550</sup> La variante B es una versión ligeramente revisada del texto en A/CN.9/WG.III/WP.32 conforme aparece en el párr. 3 de A/CN.9/WG.III/WP.39, y aprobado en los párrs. 20, 22, 24, 28 y 31 de A/CN.9/552.

<sup>551</sup> Como se indica en la nota 10 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se insertaron las palabras “salvo acuerdo en contrario” al principio del párr. 2, pero convendría volver a estudiar esta cuestión en el contexto del proy. de art. 66 y del capítulo 20.

<sup>552</sup> Como se indica en la nota 11 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se sugirió que se aclarara el texto concerniente a los daños indirectos.

~~abonable en indemnización~~ responsabilidad<sup>553</sup> por dicha pérdida ~~deberá quedar~~ quedará limitada a una cuantía equivalente a [una sola vez]<sup>554</sup> el flete pagadero por las mercancías demoradas. La suma abonable total con arreglo a lo dispuesto en el presente ~~párrafo~~artículo y en el artículo ~~1864~~ 1) no ~~deberá podrá~~ exceder del límite que sería aplicable con arreglo al artículo ~~1864~~ 1) respecto de la pérdida total de las mercancías afectadas.

Artículo ~~1966~~. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad<sup>555</sup>

1. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas a la que se haga referencia en el artículo 14 bis-19 tendrá derecho a podrá limitar la responsabilidad en la que incurra con arreglo a lo dispuesto en los artículos ~~[16-2),] 1864~~ y ~~2426~~ 4)<sup>556</sup>, ~~del presente Convenio~~, [o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte,]<sup>557</sup> si el demandante prueba que ~~[el retraso en la entrega,]~~<sup>558</sup> la pérdida o el daño sufrido por las mercancías ~~[o concerniente a los mismos] o el incumplimiento de la obligación del porteador con arreglo al presente Convenio~~<sup>559</sup> ha resultado de un acto u omisión personal de la persona que reclame el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que ese acto u omisión ocasionaría probablemente tal pérdida o daño.

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 65 si el demandante prueba que la demora en la entrega resultó de un acto u omisión personal de la persona que reclame el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida imputable a la demora o temerariamente y a sabiendas de que ese acto ocasionaría probablemente tal pérdida.<sup>560</sup>

<sup>553</sup> Véase nota 549, *supra*.

<sup>554</sup> Como se indica en la nota 12 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se insertaron en el párr. 2 las palabras “[una sola vez] el flete pagadero por las mercancías demoradas”, a fin de proseguir el estudio de esta cuestión en algún período ulterior de sesiones.

<sup>555</sup> Las correcciones se hacen al texto enunciado en el párr. 8 de A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>556</sup> Como se indica en la nota 34 de A/CN.9/WG.III/WP.39, tal vez deba examinarse más a fondo la sugerencia de insertar una remisión al art. 23, al examinarse el cap. 20.

<sup>557</sup> Como se indica en la nota 35 de A/CN.9/WG.III/WP.39, se mantuvieron entre corchetes las palabras “[o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte,]” a fin de examinarlas en el marco del cap. 20.

<sup>558</sup> Se suprimió aquí la referencia que se hacía a la demora, al haberse añadido el párr. 2 del art. 66..

<sup>559</sup> Se pensó que la referencia añadida al “incumplimiento de la obligación del porteador” hacía innecesario que se hablara de “[concerniente a las (mercancías)]”.

<sup>560</sup> Se sugiere que el derecho a limitar la responsabilidad por alguna pérdida imputable a demora sea tratada por separado, razón por la cual se ha añadido el nuevo párr. 2.

CAPÍTULO ~~13~~14. DERECHOS DE ACCIÓN O PROCESALES<sup>561</sup>Artículo ~~63~~67. PartesVariante A<sup>562</sup>

1. A reserva de lo dispuesto en los artículos ~~64~~68 y ~~65~~68 b), toda acción nacida del contrato de transporte sólo podrá ser ejercitada frente al porteador o una parte ejecutante por:

a) El cargador, en la medida en que haya sufrido alguna pérdida o daño a resultas de un incumplimiento del contrato de transporte;

b) El consignatario, en la medida en que se haya sufrido alguna pérdida o daño a resultas de un incumplimiento del contrato de transporte; o

c) ~~todo tercero~~Toda persona a la que el cargador o el consignatario hayan transferido sus derechos, o que haya adquirido algún derecho nacido del contrato de transporte por subrogación, con arreglo al derecho interno aplicable, como por ejemplo algún asegurador, en la medida en que la persona cuyos derechos haya adquirido por cesión o por subrogación sufra alguna pérdida o daño a resultas de un incumplimiento del contrato de transporte.

~~según cuál de los interesados anteriormente citados haya sufrido la pérdida o el daño imputable o algún incumplimiento del contrato de transporte.~~

~~— d) — todo tercero que haya adquirido por subrogación, con arreglo al derecho interno aplicable, algún derecho nacido del contrato de transporte, como por ejemplo algún asegurador.~~

2. De haberse traspasado, ~~por cesión~~transferencia o subrogación, ~~como se indicó anteriormente~~ algún derecho de acción o procesal con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 c), el porteador y la parte ejecutante tendrán derecho a invocar, frente a dicha acción, toda excepción y toda limitación de su responsabilidad que sea oponible frente a dicho tercero con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte o a lo dispuesto en el presente Convenio<sup>563</sup>.

Variante B

Toda acción nacida o que resulte de un contrato de transporte podrá ser ejercitada por toda persona que tenga algún derecho legítimo al cumplimiento

<sup>561</sup> El texto original de este capítulo está tomado, con mejoras subrayadas y correcciones tachadas, de A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>562</sup> La variante A del art. 67 está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.21. Los cambios del texto original, particularmente la combinación de los apartados c) y d) y la colocación de la última oración del texto original del artículo en un párr. 2, no son de fondo sino meramente formales, con miras a evitar toda ambigüedad que pudiera haber en el texto original.

<sup>563</sup> Como se indica en la nota 210 de A/CN.9/WG.III/WP.32, si bien se expresó firme apoyo por la supresión del abreviado proy. de art. 67, el Grupo de Trabajo decidió aplazar toda decisión respecto de dicho artículo hasta después de haber concluido su examen de los proyectos de artículo y hasta después de haber examinado el ámbito de aplicación del proyecto de convenio.

de alguna obligación nacida o que resulte de dicho contrato, siempre que dicha persona haya sufrido algún daño o alguna pérdida<sup>564</sup>.

Artículo ~~6468~~. Caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

Caso de emitirse un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor estará facultado para ejercitar toda acción nacida del contrato de transporte frente al porteador o alguna parte ejecutante, sea o no él quien haya sufrido la pérdida o el daño<sup>565</sup>;

~~Artículo 65~~

~~b)~~ ~~De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico negociable~~ Cuando el demandante no sea el tenedor, dicho demandante deberá no sólo probar el daño o la pérdida que le haya sido ocasionado por el incumplimiento del contrato de transporte, sino que deberá probar además que el tenedor no ha sufrido la pérdida o el daño que sean objeto de su demanda<sup>566</sup>.

CAPÍTULO ~~1415~~. PLAZO PARA PRESENTAR UNA DEMANDA<sup>567</sup>

Artículo ~~6669~~. Prescripción de acciones

Variante A<sup>568</sup>

El porteador quedará liberado de toda responsabilidad ~~respecto de las mercancías~~ con arreglo al presente Convenio<sup>569</sup>, caso de no ser entablado un procedimiento judicial o arbitral contra él en el plazo de [un] año. El cargador quedará liberado de toda responsabilidad, en la que pueda haber incurrido

<sup>564</sup> Como se indica en la nota 211 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se pidió a la Secretaría que preparara alguna variante, en forma de una declaración general, por la que se reconociera el derecho de toda persona, que gozara de algún interés legítimo en el cumplimiento del contrato de transporte, a presentar una demanda judicial si es que dicha persona había sufrido alguna pérdida o daño. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si la Variante B ha previsto adecuadamente la situación en que pueda encontrarse un transitario.

<sup>565</sup> Como se indica en la nota 212 de A/CN.9/WG.III/WP.32, aun cuando no se haya formulado ninguna solicitud a la Secretaría respecto del proy. de art. 68, desde una perspectiva textual, la formulación puede ser mejorada conforme se sugiere. Además, cabe cuestionar la necesidad de la frase “, sea o no él quien haya sufrido alguna pérdida o daño”. De hecho, si se reconoce el derecho del tenedor a entablar una acción con independencia de si el daño o la pérdida son suyos, la relación del tenedor y la persona que haya efectivamente sufrido dicha pérdida o daño queda fuera del ámbito de aplicación del proyecto de convenio.

<sup>566</sup> Se pensó que trasladar el antiguo proy. de art. 65 para insertarlo como apartado b) del art. 68 constituía una mejora del texto del proyecto de convenio.

<sup>567</sup> El texto de este capítulo está tomado, con mejoras de redacción subrayadas y correcciones tachadas, de A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>568</sup> La variante A del art. 69 está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/21.

<sup>569</sup> Texto cuya inserción se ha sugerido por razones de coherencia textual con el proy. de art. 64.

conforme a lo dispuesto en el capítulo 78 del presente Convenio, caso de no ser entablado un procedimiento judicial o arbitral contra él en el plazo de [un] año<sup>570</sup>.

#### Variante B

Todo [a] [derecho de acción] [acción] ejercitable ~~respecto del transporte de mercancías, efectuado en el mar~~ con arreglo al del presente Convenio prescribirá [se extinguirá] si no se ha entablado un procedimiento judicial o arbitral en el plazo de [un] año.

#### Artículo 6770. Comienzo del plazo de prescripción

El plazo ~~mencionado del que se habla~~ en el artículo 6669 empezará a correr a partir del día en que el porteador haya concluido la entrega ~~al consignatario~~ de las mercancías afectadas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 711 34) ó 711 45) o, de no haberse efectuado la entrega de las mercancías, a partir del [último] día en el que las mercancías debían haber sido entregadas. No será computable a efectos de dicho plazo el día que se señale para el comienzo de dicho plazo<sup>571</sup>.

<sup>570</sup> Como se indica en la nota 215 de A/CN.9/WG.III/WP.32 el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que colocara la expresión numérica “un” entre corchetes, y que preparara una versión revisada del proy. de art. 69 que reflejara debidamente las opiniones expresadas.

Se preguntó, en el párr. 166 de A/CN.9/526, por qué se mencionaba únicamente, respecto del plazo para presentar demanda, la responsabilidad del cargador a tenor del cap. 8) del proyecto de convenio, y no se mencionaba también la responsabilidad del cargador a tenor de otros artículos, tales como los del ahora suprimido cap. 9. Se sugirió además que todas las personas, que pudieran incurrir en responsabilidad a tenor del contrato de transporte, fueran mencionadas en el art. 69. Cabe sugerir que si bien no todas las obligaciones nacidas del contrato de transporte están reguladas por el proyecto de convenio, por ejemplo la responsabilidad eventual del porteador por no haber cargado las mercancías, tal vez proceda que el cap. 15 sea aplicable a todo tipo de responsabilidad que esté regulada por el convenio.

Tal vez sea buena la solución sugerida en el párr. 166 de A/CN.9/526 de que se disponga únicamente que prescribirá toda demanda relativa a asuntos que sean objeto del proyecto de convenio (o que todo derecho se extinguirá).

Se expresó también inquietud en el párr. 167 de A/CN.9/526 acerca de si el transcurso de cierto plazo puede extinguir el derecho o hacer que la acción prescriba. El transcurso de cierto plazo extingue el derecho con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby (art. III.3), y a los convenios COTIF-CIM (art. 47), Varsovia (art. 29) y probablemente CMR (art. 32). Extingue también la acción con arreglo a las Reglas de Hamburgo (art. 20), el Convenio Multimodal de 1980 (art. 25), el CMNI (art. 24) y el Convenio de Montreal (art. 35). Tal vez sea aconsejable que de momento se tengan presentes las dos opciones enunciadas. Por ello, se ha sugerido otro posible texto en la variante B.

<sup>571</sup> Como se indica en la nota 216 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que retuviera el texto del proy. de art. 70, pero estudiándose la posibilidad de introducir alguna variante en función de las opiniones expresadas.

Se expresó inquietud en el párr. 170 de A/CN.9/526 de que la fecha de entrega indicada “en el contrato de transporte” pudiera ser muy anterior a la fecha de entrega efectiva, por lo que sería preferible referirse a la fecha de entrega efectiva. Ahora bien, se expresó igualmente por la posibilidad de que el consignatario demorara unilateralmente dicha entrega efectiva. El texto habla del día en que “el porteador haya concluido la entrega”, que viene a ser el día de entrega efectiva de las mercancías.

Artículo 6871. Prórroga del plazo de prescripción

Toda persona contra la que se presente una reclamación podrá, en todo momento durante el curso del plazo de prescripción, prorrogar dicho plazo mediante una declaración dirigida al demandante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado por una o más declaraciones similares.

Artículo 6972. Acción de repetición o de resarcimiento

Toda acción de repetición, entablada por una persona que haya sido declarada responsable con arreglo al régimen del presente Convenio, podrá ser presentada incluso después de expirado el plazo de prescripción fijado en el artículo 6669 siempre y cuando la acción de repetición sea presentada dentro del más largo de los siguientes plazos:

a) el plazo otorgado por la ley del foro<sup>572</sup> ante el que se vaya a entablar el procedimiento; o

b) Variante A del apartado b)<sup>573</sup>

un plazo de 90 días que empezará a correr a partir de la fecha en que la persona, que presente la acción de repetición, haya

- i) satisfecho la reclamación presentada contra ella; o
- ii) haya sido citada a comparecer en un juicio entablado contra ella.

Variante B del apartado b)

un plazo de 90 días que empezará a correr a partir de la fecha en que

- i) la persona que presente la acción de repetición haya satisfecho la reclamación presentada contra ella; o

---

Se expresó también inquietud, en el párr. 171 de A/CN.9/526, respecto de la expresión “el último día” en que debían haberse entregado las mercancías, como fecha inicial del plazo para la presentación de la demanda judicial, en supuestos en los que no se haya hecho entrega de las mercancías. Tal vez no sea fácil encontrar alguna variante de dicho texto, ya que en todo supuesto en el que no se haya hecho entrega de las mercancías sería aún más difícil de determinar “el último día”. Se sugiere que se supriman estas palabras.

En el párrafo 172 de A/CN.9/526 se menciona asimismo la objeción por la posibilidad de que el demandante espere a que haya transcurrido prácticamente el plazo para presentar su demanda, a fin de obstaculizar en lo posible la presentación de una contrademanda, por haber transcurrido ya el plazo para dichas actuaciones. Cabría evitar esta maniobra haciendo mención de la contrademanda en el proy. de art.72 b) ii), conforme se indicó en el párr. 172, o regulando las contrademandas en un párrafo aparte del proyecto de convenio. Véase *infra* la variante del proy. de art. 73.

<sup>572</sup> Se sugiere este término para acomodar las demarcaciones jurisdiccionales de un Estado federal.

<sup>573</sup> La variante A del art. 72 está basada en el texto original del proyecto de convenio en A/CN.9/WG.III/WP.21.

- ii) se haya pronunciado sentencia firme y no apelable contra la persona que presente la acción de repetición<sup>574</sup>.

Artículo ~~70~~73. Reconvención

Toda contrademanda interpuesta por una persona declarada culpable a tenor del presente Convenio podrá ser presentada, incluso después de expirado el plazo de prescripción fijado en el artículo ~~666~~9, siempre y cuando se presente en un plazo de 90 días que empezará a correr a partir del día en que la persona que presente la contrademanda haya sido citada a comparecer en el juicio entablado contra ella<sup>575</sup>.

Artículo ~~71~~74. Acciones contra el fletador de un buque fletado a casco desnudo

[Si el propietario inscrito de un buque consigue refutar la presunción de que él es el porteador, con arreglo al artículo ~~364~~0 3), podrá entablarse una acción frente al fletador a casco desnudo del buque aun después de expirado el plazo fijado en el artículo ~~666~~9, siempre y cuando se presente la demanda dentro del más largo de los siguientes plazos:

a) el plazo otorgado por la ley ~~del Estado donde del foro ante el que~~<sup>576</sup> se vaya a entablar el proceso; o

b) un plazo de 90 días a contar de la fecha en que el propietario inscrito del buque

i) [pruebe que su buque navegaba durante la operación de transporte con arreglo a un fletamento a casco desnudo; e]

ii) identifique debidamente al fletador a casco desnudo de su buque.]<sup>577</sup>

<sup>574</sup> Como se indica en la nota 219 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un proyecto revisado del proyecto del art. 72, que reflejara debidamente los pareceres expresados.

En el párrafo 176 de A/CN.9/526 se indicó que en algunos países de tradición civil o romanista, no era posible entablar una acción de repetición en tanto no se hubiera pronunciado una sentencia firme contra el que deseaba entablarla, y se sugirió que el plazo de 90 días comenzara a correr a partir de la fecha en que dicha sentencia fuera firme. Se ofrecía, por ello, una variante por la que el plazo de 90 días empezaría a correr a partir del día en que la sentencia contra la persona que entablara la acción de repetición fuera firme e inapelable. Dichas sugerencias se han plasmado en la variante B.

<sup>575</sup> Como se indica en la nota 220 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se reiteró en el párr. 177 de A/CN.9/526 que debería otorgarse cierto margen para la presentación de una contrademanda, ya sea en el marco del apartado b) ii) del proy. de art. 72 o en un artículo aparte, en cuyo caso se debería otorgar a la contrademanda un margen similar al previsto en el art. 72 b) ii). Esta disposición sugerida viene enunciada aparte en el art. 73.

<sup>576</sup> Véase nota 572, *supra*.

<sup>577</sup> Como se indica en la nota 221 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara una versión revisada del proy. de art. 74, prestando la debida atención a las opiniones que se habían expresado. Se tomó nota igualmente de que el Grupo de Trabajo había pedido a la Secretaría que mantuviera el art. 40 3) entre corchetes, por lo que pidió igualmente a la Secretaría que mantuviera el proy. de art. 74 entre corchetes, habida cuenta de la conexión entre uno y otro artículo.

CAPÍTULO ~~15~~16. VÍA JUDICIALArtículo ~~72~~75. Acciones contra el porteador<sup>578</sup>

En todo procedimiento judicial, concerniente al transporte de mercancías en el marco del presente Convenio, que se entable contra el porteador<sup>579</sup>, el demandante<sup>580</sup> podrá, a su elección, ejercitar una acción ante todo tribunal de un Estado Contratante que sea competente, con arreglo a la ley del foro, y en cuyo territorio jurisdiccional se encuentre uno de los siguientes lugares:

- a) el ~~[establecimiento principal] o, a falta de éste, la residencia habitual [o domicilio] del domicilio del demandado~~<sup>581</sup>; o
- b) el lugar de recepción ~~[efectiva/contractual]~~ de las mercancías o el lugar de su entrega ~~[efectiva/contractual]~~<sup>582</sup>; o
- [c) el puerto donde se efectúe la carga inicial de las mercancías en un buque ~~marítimo~~; o
- ~~d)~~ el puerto donde se efectúe la descarga definitiva de las mercancías desde un buque ~~marítimo~~; o]
- [ed) todo lugar adicional [indicado][estipulado]<sup>583</sup> para dicho fin en el título de transporte o en el documento electrónico de transporte<sup>584</sup>.]

[Artículo 76. Acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva]<sup>585</sup>

1. Si el cargador y el porteador convienen en que los tribunales de un Estado Contratante o uno o más tribunales de un Estado Contratante serán competentes para resolver toda controversia que haya surgido o pueda surgir en el marco del presente Convenio, ese o esos tribunales gozarán de jurisdicción al respecto. Dicha jurisdicción será exclusiva, siempre y cuando el acuerdo por el que se confiera:

- a) Conste por escrito o en una comunicación electrónica:

En el párr. 180 de A/CN.9/526 se objetó que de poco serviría un plazo de 90 días en el supuesto de que un demandante, que fuera propietario de la carga, tuviera dificultad en identificar al porteador. Se estima que ese problema ha sido resuelto en el texto actual del apartado b) ii). Se sugirió además que cabría fusionar los incisos i) y ii) del apartado b), dado que el requisito enunciado en el inciso ii) era lo bastante riguroso para subsumir en él al requisito enunciado en el inciso i). Se ha propuesto un texto revisado.

<sup>578</sup> Texto tomado de párr. 111 de A/CN.9/576, con las revisiones sugeridas y previamente aprobadas que se indican.

<sup>579</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 114 de A/CN.9/576.

<sup>580</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 114 de A/CN.9/576.

<sup>581</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 116 de A/CN.9/576.

<sup>582</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 120 de A/CN.9/576.

<sup>583</sup> Texto convenido para su ulterior examen en párr. 124 de A/CN.9/576.

<sup>584</sup> Como se indica en párr. 124 de A/CN.9/576, deberá examinarse más en detalle toda cuestión que pueda afectar a terceros en el texto de esta disposición y toda cuestión concerniente a su conexión con las cláusulas de selección del foro.

<sup>585</sup> Conforme se pidió en el párr. 168 de A/CN.9/576, se ha preparado este proy. de art. sobre los acuerdos de jurisdicción o competencia exclusiva para su examen por el Grupo de Trabajo.

b) Indique claramente el nombre y la sede del tribunal o de los tribunales seleccionados, así como el nombre y la dirección de las dos partes; y

c) Estipule expresamente que el tribunal seleccionado gozará de competencia exclusiva<sup>586</sup>.

2. De haberse designado de común acuerdo un foro, con arreglo al párrafo 1, dotado de jurisdicción exclusiva, el cargador y el porteador podrán también estipular expresamente que su selección de un foro dotado de jurisdicción exclusiva será vinculante para toda otra persona que interponga una acción con arreglo al presente Convenio, y su selección será en dicho supuesto vinculante siempre y cuando<sup>587</sup>.

Variante A del párrafo 2 a)

a) Dicha estipulación esté consignada en los datos del contrato [o haya sido incorporada por remisión al título del transporte o al documento electrónico de transporte]; y

Variante B del párrafo 2 a)

a) Se haya dado a dicha persona un aviso adecuado sobre el lugar donde habrá de interponer su acción; y

Variante C del párrafo 2 a)<sup>588</sup>

a) Dicha persona haya dado expresamente su consentimiento a la cláusula estipulada, y dicho consentimiento cumpla con los requisitos enunciados en el artículo 95 6) b); y

b) El foro seleccionado esté en algún lugar designado con arreglo a lo dispuesto en los apartados a), b) o c) del artículo 75.]

Artículo ~~72 bis~~77. Acciones contra una parte ejecutante marítima<sup>589</sup>

En todo procedimiento judicial ~~incoado por el cargador u otro propietario de la carga~~ contra la parte ejecutante marítima concerniente al transporte de mercancías efectuado en el marco del presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar una acción ante el tribunal de un Estado ~~parte~~ Contratante que sea competente a tenor de la ley del foro, y dentro de cuyo territorio jurisdiccional esté situado uno de lo siguientes lugares:

<sup>586</sup> Texto sugerido para satisfacer las condiciones sugeridas en el párr. 161 de A/CN.9/576. De seguirse este criterio, cabría añadir la presente disposición a la lista enumerada en el proy. de art. 3 y cabría suprimir el proy. de art. 75 e).

<sup>587</sup> Texto presentado para cumplir las condiciones sugeridas en el párr. 164 de A/CN.9/576. De adoptarse este enfoque, debería eliminarse esta disposición de la lista del proy. de art. 3.

<sup>588</sup> En la variante C se sugiere el supuesto de que todo tercer interesado habrá de haber dado expresamente su consentimiento a la cláusula de jurisdicción exclusiva, al igual que el consentimiento exigido en el proy. de art. 95 6) b).

<sup>589</sup> Texto tomado de párr. 125 de A/CN.9/576, con las revisiones sugeridas y previamente aprobadas que pueden verse indicadas.

- a) El ~~domicilio establecimiento principal o [a falta de éste,] la residencia habitual/permanente] del demandado de la parte ejecutante marítima;~~ o
- b) El lugar donde la parte ejecutante marítima haya recibido [inicialmente] las mercancías; ~~y~~
- ~~e) El el~~ lugar donde la parte ejecutante marítima haya entregado [definitivamente] las mercancías.

Artículo ~~74~~78. Ningún foro competente adicional

A reserva de lo dispuesto en el artículo 80, no podrá entablarse, en virtud del presente Convenio, procedimiento judicial alguno en un lugar no ~~especificado~~designado con arreglo a el artículo ~~7275 ó 72bis77~~<sup>590</sup> ~~ó 73~~. ~~Lo dispuesto en el presente artículo no privará de competencia a ningún tribunal de un Estado Parte para la imposición de toda medida cautelar que sea del caso.~~

Artículo ~~73~~79. Embargo y medida cautelares<sup>591</sup>

1. Nada de lo dispuesto en el presente ~~capítulo~~Convenio afectará a la competencia de un tribunal en lo referente a:

- ~~a) El embargo preventivo [de conformidad con la normativa aplicable de~~ a) El embargo preventivo [de conformidad con la normativa aplicable de ~~derecho interno o~~ de derecho internacional [o de la ley del foro competente]; ~~o~~
- b) La imposición de medidas cautelares.

[2. A efectos del presente artículo, se entenderá por “medida cautelar”:

- a) Toda medida por la que se ordene la conservación, la custodia provisional, o la venta de cualquier bien que sea objeto de la controversia; o
- b) Toda orden por la que se ordene que se deposite en caución el importe controvertido; o
- c) Toda orden por la que se designe un síndico o administrador judicial; o
- d) Toda otra orden destinada a evitar que la sentencia o el laudo arbitral que ~~se vaya a emitir~~ no sea frustrado a resultas de que la otra parte disperse sus bienes; o
- e) Toda orden combinatoria o toda otra orden provisional.]<sup>592</sup>

<sup>590</sup> A fin de responder a las inquietudes expresadas en párr. 42 de A/CN.9/576, y en aras de la claridad, se sugirió colocar la primera oración del antiguo proy. de art. 74 en un artículo aparte, numerado art. 78, y que se aplicara, en el mismo artículo, al embargo y a las medidas cautelares el mismo régimen propuesto en el proy. de art. 79.

<sup>591</sup> Retoques sugeridos al texto enunciado en el párr. 130 de A/CN.9/576, conforme a lo convenido en el párr. 136 de A/CN.9/576 para el ulterior examen del texto.

<sup>592</sup> Las correcciones se hacen al texto convenido para su ulterior estudio en párr. 142 de A/CN.9/576.

Artículo ~~74~~<sup>ter</sup>80. Consolidación y traslado de las actuaciones

Variante A del párrafo 1<sup>593</sup>

[1. Toda acción ejercitada al mismo tiempo contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima a raíz de un mismo incidente deberá interponerse en uno de los lugares indicados en el artículo 77, con independencia de si ese lugar está o no indicado en el artículo 75.]<sup>594</sup>

Variante B del párrafo 1

[1. Toda acción ejercitada al mismo tiempo contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima a raíz del mismo incidente deberá interponerse en un lugar designado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 75 como en el artículo 77. De no haber ningún lugar designable con arreglo a uno y otro artículo, dicha acción deberá ser interpuesta en algún lugar designado conforme al artículo 77.]<sup>595</sup>

Variante C del párrafo 1<sup>596</sup>

[1. Si el titular de la carga interpone alguna acción solidaria frente al porteador contractual y a una parte ejecutante marítima, deberá hacerlo en alguno de los lugares en que, conforme al artículo 77, cabrá interponer una acción frente a una parte ejecutante marítima.]

2. Si el porteador o una parte ejecutante marítima ejercita una acción con arreglo al presente Convenio ~~contra el cargador o contra algún otro titular de un derecho sobre la carga~~, el demandante, obrando a instancia del demandado, deberá ~~trasladar retirar~~ la acción ay deberá interponerla de nuevo en algunos de los lugares ~~señalados en los designados con arreglo a lo dispuesto en los artículos 75-77, según cuál sea aplicable~~, a elección del demandado<sup>597</sup>.

<sup>593</sup> Si bien la variante C del proy. de art. 80 1) es el texto convenido para su ulterior examen en el párr. 149 de A/CN.9/576, se sugieren las variantes A y B a título de textos mejorados de esa variante entre las que tal vez el Grupo de Trabajo prefiera elegir. La variante B exigiría que al determinar el lugar donde se haya de presentar una acción tanto contra el porteador como contra la parte ejecutante marítima se deberá buscar en primer lugar el lugar designado con arreglo a lo dispuesto tanto en el art. 74 como en el art. 76, y que sólo de fracasar esta iniciativa podrá recurrirse a un lugar designado únicamente conforme a lo dispuesto en el art. 76. El enfoque de la variante A parte del criterio de que sólo se podrá interponer esa acción en un lugar designado con arreglo al art. 76, con independencia de si ese lugar ha sido designado conforme a lo dispuesto en el art. 74.

<sup>594</sup> El Grupo de Trabajo tal vez observe que este enfoque puede dar lugar a dificultades en todo supuesto en el que la acción vaya dirigida contra más de una parte ejecutante marítima, o cuando ninguno de los lugares designados con arreglo al art. 77 se encuentre en un Estado contratante.

<sup>595</sup> Ibid.

<sup>596</sup> Texto convenido en el párr. 149 de A/CN.9/576 para su ulterior examen.

<sup>597</sup> Texto convenido para su ulterior examen en el párr. 152 de A/CN.9/576, con ciertas sugerencias de redacción. Conforme se indica en el párr. 152 de A/CN.9/576, debería tratarse de limitar la aplicación de esta disposición a las demandas de una declaración exoneratoria de la responsabilidad presentada por el porteador o por una parte ejecutante marítima.

~~Artículo 75~~<sup>598</sup>

~~1. Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente, a tenor de los artículos 72 ó 73, o cuando dicho tribunal haya pronunciado sentencia, no podrá entablarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, salvo que la sentencia pronunciada por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en donde se abra el nuevo procedimiento.~~

~~2. Para los fines del presente capítulo, no se considerará como ejercicio de una nueva acción la apertura de actuaciones destinadas a obtener la ejecución de una sentencia;~~

~~3. Para los fines del presente capítulo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o a un tribunal de otro país, que se haga de conformidad con lo dispuesto en el artículo 73, no se considerará como ejercicio de una nueva acción.~~

~~Artículo 75 bis~~81. Acuerdo concertado a raíz de la controversia<sup>599</sup>

No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, surtirá efecto todo acuerdo concertado por las partes, en una controversia nacida del contrato de transporte, ~~después de presentada una reclamación basada en el contrato~~ a raíz de haber surgido la controversia, por el que se designe el lugar donde el demandante podrá ejercitar una acción<sup>600</sup>.

CAPÍTULO ~~16~~17. VÍA ARBITRAL<sup>601</sup>

Variante A

Artículo ~~76~~82.

A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar, mediante un acuerdo consignado por escrito, que toda controversia relativa a un contrato de transporte al que sea aplicable el presente Convenio se deberá ser sometida a arbitraje.

<sup>598</sup> Texto de A/CN.9/WG.III/WP.32 suprimido conforme a lo acordado en el párr. 155 de A/CN.9/576.

<sup>599</sup> Texto tomado de la variante A de A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>600</sup> Texto que en el párr. 171 de A/CN.9/576 se convino en reexaminar.

<sup>601</sup> Debe recordarse la decisión del Grupo de Trabajo en el párr. 179 de A/CN.9/576 de que se presente una nueva versión de este capítulo para que sea examinada por el Grupo de Trabajo en un futuro período de sesiones. Se tiene previsto presentar esa versión al Grupo de Trabajo, en su 16º período de sesiones, para un examen preliminar de la misma. Conforme se indica en la nota 225 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la variante A del capítulo 16 reproduce plenamente las disposiciones de las Reglas de Hamburgo, mientras que la variante B del capítulo 16 omite aquellos párrafos que el Subcomité Internacional sobre Uniformidad del Derecho del Transporte Marítimo del CMI sugirió que fueran suprimidos.

Artículo ~~778~~3.

De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, el acuerdo de arbitraje o la cláusula compromisoria deberán ser consignados en dicho título o documento, o expresamente incorporado al mismo por remisión. De haberse estipulado en un contrato de fletamento que toda controversia, a que pueda dar lugar su ejecución, ~~se~~deberá ser sometida a arbitraje, y de no haberse consignado expresamente, en todo título de transporte negociable o documento electrónico de transporte negociable emitido a raíz de dicho contrato, que dicha estipulación del contrato será vinculante para el tenedor de ese título o documento, el porteador no podrá invocar lo estipulado frente a un tenedor que haya adquirido de buena fe el título de transporte negociable o el documento electrónico de transporte negociable.

Artículo ~~788~~4.

El procedimiento arbitral ~~se~~deberá ser abierto, a elección del demandante, en alguno de los lugares siguientes:

- a) Algún lugar en el territorio del Estado en donde esté situado:
  - i) El establecimiento principal del demandado o, en su defecto, el lugar de residencia habitual del demandado; o
  - [ii) El lugar donde se haya celebrado el contrato de transporte, siempre y cuando el demandado tenga allí el establecimiento, la sucursal o la agencia que se haya encargado de negociar el contrato; o]
  - iii) El lugar donde el porteador o la parte ejecutante haya recibido las mercancías para su transporte o el lugar donde se efectuó su entrega; o
- b) Todo otro lugar que se designe al efecto en el acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria.

Artículo ~~798~~5.

El árbitro o el tribunal arbitral que entienda de la controversia deberá aplicar el régimen del presente Convenio.

Artículo ~~808~~5 bis.

Se entenderá que lo dispuesto en los artículos ~~778~~3 y ~~788~~4 forma parte de todo acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria que se haya pactado, por lo que será nula toda estipulación de dicho acuerdo o de dicha cláusula que sea incompatible con lo dispuesto en tales artículos.

Artículo ~~80 bis~~86.

Nada de lo dispuesto en el presente capítulo privará de validez a un acuerdo de arbitraje concertado por las partes después de que haya surgido la controversia relativa al contrato de transporte.

Variante B

Artículo ~~7682~~.

A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar, mediante un acuerdo consignado por escrito, que toda controversia relativa a un contrato de transporte al que sea aplicable el presente Convenio deberá ser sometida a arbitraje.

Artículo ~~7783~~.

De haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, el acuerdo de arbitraje o la cláusula compromisoria deberán constar en dicho documento o título, o deberán ser expresamente incorporados al mismo por remisión. De haberse estipulado en un contrato de fletamento que toda controversia, nacida de su ejecución, será sometida a arbitraje y caso de emitirse un título de transporte o un documento electrónico de transporte negociable a raíz de dicho contrato en el que no figure indicación explícita alguna de que esa estipulación del contrato será vinculante para el tenedor, el porteador no podrá invocar lo estipulado frente a un tenedor que haya adquirido de buena fe el título de transporte negociable o el documento electrónico de transporte negociable<sup>602</sup>.

Artículo ~~7884~~<sup>603</sup>.

Artículo ~~7985~~.

El árbitro o el tribunal de arbitraje aplicará el régimen del presente Convenio a toda controversia.

Artículo ~~8086~~.

Nada de lo dispuesto en el presente capítulo privará de validez a un acuerdo de arbitraje o cláusula compromisoria concertada por las partes después de que haya surgido la controversia relativa al contrato de transporte.

---

<sup>602</sup> Como se indica en la nota 227 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el texto enmendado de la variante B del art. 83 relativo al arbitraje no reproduce el art. 22.2 de las Reglas de Hamburgo, dado que se pensó que el art. 22.2 de las Reglas de Hamburgo era demasiado pormenorizado.

<sup>603</sup> Como se indica en la nota 228 de A/CN.9/WG.III/WP.32 se ha omitido este artículo a fin de que la variante B refleje adecuadamente las deliberaciones en el Subcomité Internacional sobre Uniformidad del Derecho de Transporte Marítimo del CMI. El CMI no llegó a ninguna decisión respecto de ninguna variante adecuada. (Consúltese de nuevo, el *Yearbook 1999* del CMI, pág. 113, y el *Yearbook 1997* del CMI, págs. 350 a 356, donde se habla de ello en más detalle.)

CAPÍTULO ~~17~~18. AVERÍA GRUESA<sup>604</sup>Artículo ~~84~~87. Disposiciones sobre la avería gruesa

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá la aplicación de lo estipulado en el contrato de transporte, ni de lo dispuesto en la normativa de derecho interno aplicable, en lo relativo a la liquidación de una avería gruesa.

Artículo ~~82~~88. Contribución a raíz de una avería común o gruesa

1. [Con la excepción ~~de la disposición relativa del capítulo referente~~ al plazo para la presentación de la demanda,] las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario podrá negarse a contribuir en caso de avería gruesa y la obligación del porteador de resarcir al consignatario de toda contribución eventual efectuada a la avería gruesa o a los gastos de salvamento.

2. Toda [acción para demandar] [derecho a reclamar] una contribución en un supuesto de avería gruesa [prescribirá] [se extinguirá] si no se ha entablado un procedimiento judicial o arbitral dentro del plazo de [un año] a partir de la fecha de emisión de la declaración de avería gruesa<sup>605</sup>.

CAPÍTULO ~~18~~19. OTROS CONVENIOS<sup>606</sup>Artículo ~~83~~89. Regímenes internacionales aplicables a otras modalidades de transporte

A reserva de lo dispuesto en el artículo 92, nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá que un Estado Contratante aplique algún otro instrumento

<sup>604</sup> El texto original de este capítulo ha sido tomado de A/CN.9/WP.32, con ciertas mejoras de redacción.

<sup>605</sup> Como se indica en la nota 230 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se había sugerido que se explicitara más claramente que las disposiciones del proyecto de convenio relativas al plazo para presentar una demanda no eran aplicables al supuesto de avería común o gruesa. Dado que el párr. 1 enuncia que las disposiciones relativas a la responsabilidad del porteador serán las que determinen si el consignatario podrá negarse a contribuir a los gastos por concepto de avería gruesa y las que determinen la responsabilidad al respecto del porteador, resulta confusa la referencia que se hace a la disposición relativa al plazo para presentar una demanda. Se sugiere suprimir dicha referencia. Ello será particularmente importante si se inserta una disposición expresamente destinada a regular el plazo para presentar la demanda.

Como se sugirió en el párr. 188 de A/CN.9/526, debería formularse una disposición aparte relativa al plazo para la presentación de una demanda por concepto de avería gruesa, que dijera, por ejemplo, que el plazo para presentar una demanda por dicho concepto empieza a correr a partir de la emisión de una declaración de avería común o gruesa. Se ha preparado un texto insertado al final del párr. 2. Dicho texto debería probablemente regular la demanda tanto de una contribución como de una indemnización.

En el párrafo 189 del documento A/CN.9/526, se suscitó la cuestión de si el párr. 1 debía ser también aplicable a la responsabilidad por pérdidas imputables a demora y sobrestadías. No parece que el Grupo de Trabajo haya adoptado ninguna decisión al respecto.

<sup>606</sup> El texto original de este capítulo se ha tomado, con ciertas mejoras de redacción, de A/CN.9/WG.III/WP.32.

internacional que esté ya en vigor en la fecha del presente Convenio y que sea aplicable a título de norma de rango imperativo a contratos primordialmente destinados al transporte de mercancías por algún modo de transporte que no sea el transporte por mar<sup>607</sup>.

Artículo 8490. Primacía sobre convenios anteriores

[Entre Estados] [A reserva de lo dispuesto en el artículo 102, entre Estados]<sup>608</sup> que sean partes en el presente Convenio, su régimen prevalecerá sobre el de todo otro ~~tratado~~ convenio anterior en el que también sean partes [cuando alguna de sus disposiciones sea incompatible con las del presente Convenio]<sup>609</sup>.

Artículo 8591. Limitación global de la responsabilidad

El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, o de la parte ejecutante, previstos en otros convenios internacionales o normas de derecho interno que regulen los límites de la responsabilidad relativos a la explotación comercial de ~~buques~~ barcos.

Artículo 8692. Otros regímenes aplicables al transporte de pasajeros y equipaje

No se incurrirá en responsabilidad con arreglo al presente Convenio por toda pérdida, daño o demora en la entrega del equipaje, que sea imputable al porteador con arreglo a todo otro convenio internacional o norma de derecho interno relativa al transporte de pasajeros con equipaje ~~[por mar]~~.

Artículo 8793. Otras disposiciones sobre daños causados por accidentes nucleares

No se incurrirá en responsabilidad alguna con arreglo al presente Convenio por el daño ocasionado por un accidente nuclear, cuando dicho daño sea imputable a una empresa explotadora de una instalación nuclear:

---

<sup>607</sup> Como se indica en la nota 231 de A/CN.9/WG.III/WP.32 respecto del proy. de art. 27 y en las deliberaciones sobre la relación existente entre el proyecto de convenio y otros convenios de transporte y con toda norma aplicable de derecho interno, se encomendó también a la Secretaría, en los párrs. 247 y 250 de A/CN.9/526, que preparara alguna regla de conflicto de convenios para su inserción eventual en el capítulo 19. Se estima que esa labor no debería ir en detrimento de la sugerencia que se hace en la siguiente nota, sino que debería complementarla. El texto del nuevo proy. de art. 89 está tomado del art. 25 5) de las Reglas de Hamburgo.

<sup>608</sup> Variante sugerida.

<sup>609</sup> Como se indica en la nota 22 de A/CN.9/WG.III/WP.32, la sugerencia en el párr. 196 de A/CN.9/526 de que sería conveniente que se enmendara el proy. de art. 91, insertando algún texto por el que se disponga que el régimen del proyecto de convenio prevalecerá sobre el de todo otro convenio de transporte, salvo que se trate de un Estado que no sea parte en el nuevo convenio, es conforme a lo dispuesto en el art. 30 4) de la Convención de Viena. Se sugiere, no obstante, que esta nueva disposición sea formulada en un texto aparte, y no en el proy. de art. 91, que se ocupa de un problema distinto y más concreto, y que resuelve dicho problema en sentido contrario. Esta nueva disposición figura ahora como proy. de art. 90.

a) con arreglo al Convenio de París acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, de 29 de julio de 1960, enmendado por un Protocolo adicional de 28 de enero de 1964, con arreglo a la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 21 de mayo de 1963, enmendada por el Protocolo Común relativo a la aplicación de la Convención de Viena y del Convenio de París de 21 de septiembre de 1988, y enmendada 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 con arreglo al Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares, de 12 de septiembre de 1997<sup>610</sup>, o

b) con arreglo al derecho interno aplicable a la responsabilidad por tales daños, con tal de que su régimen sea al menos igual de favorable, para toda persona que haya sufrido daños, que el régimen del Convenio de París o el de la Convención de Viena, o que el régimen del Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares<sup>611</sup>.

CAPÍTULO ~~1920. [LÍMITES DE LA AUTONOMÍA CONTRACTUAL] [VALIDEZ DE LAS ESTIPULACIONES CONTRACTUALES]~~

Artículo ~~8894. Disposiciones generales~~

1. Salvo que el presente Convenio disponga otra cosa, toda estipulación ~~contractual~~ será nula ~~y sin efecto alguno~~, si:

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

b) excluye o limita 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 si

<sup>610</sup> A fin de abarcar toda enmienda subsiguiente de estos instrumentos o todo nuevo instrumento negociado en el futuro, el Grupo de Trabajo tal vez desee insertar algún nuevo texto redactado en términos como los siguientes: “, así como toda enmienda de dichos instrumentos y todo futuro instrumento concerniente a la responsabilidad de una empresa explotadora de instalaciones nucleares por todo daño imputable a un accidente nuclear”, o introducir en el texto un procedimiento de enmienda tácito y sencillo, circunscrito al texto de este artículo que sería activado por el depositario.

<sup>611</sup> Como se indica en la nota 235 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que actualizara la lista de convenios e instrumentos internacionales del proy. de art. 93, y que preparara una versión revisada, en la que se reflejaran debidamente los pareceres expresados.

En el párr. 200 de A/CN.9/526, se señaló que la lista de instrumentos del proy. de art. 89 no era completa y se mencionó el Protocolo de 1998 por el que se enmienda la Convención de Viena de 1963.

En el párr. 201 de A/CN.9/526 se sugirió que cabría añadir otros convenios relativos al régimen de la responsabilidad a la lista del proy. de art. 93, tales como los que regulan la responsabilidad por concepto de contaminación y accidentes. Ahora bien, se formularon ciertas objeciones al respecto, por lo que se sugiere que la revisión que se hiciera a raíz de lo indicado en el párr. 202 de A/CN.9/526 se ocupara únicamente de los instrumentos relativos a daños nucleares.

c) hace cesión, al porteador o a alguna persona ~~mencionada a la que se haga referencia~~ en el artículo ~~14 bis~~19<sup>612</sup>, de algún beneficio del seguro tomado por las mercancías.

[2. Salvo que el presente Convenio disponga otra cosa, toda estipulación será nula ~~y sin efecto alguno~~, si:

a) excluye, limita [o aumenta] directa o indirectamente las obligaciones del cargador, del consignador, del consignatario, de la parte controladora, del tenedor, o de alguna persona a la que se haga referencia en el artículo ~~31~~34, a tenor del capítulo ~~7~~8 del presente Convenio; o si

b) excluye, limita [o aumenta] directa o indirectamente la responsabilidad del cargador, del consignador, del consignatario, de la parte controladora, del tenedor, o de alguna persona a la que se haga referencia en el artículo ~~31~~34, por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo al capítulo ~~7~~8<sup>613</sup>.]”

Artículo ~~88a~~95. Régimen especial de los contratos por volumen de carga<sup>614</sup>

1. No obstante lo dispuesto en el artículo ~~88~~94, caso de estar sometidos los términos de un contrato por volumen de carga, con arreglo a lo previsto en el apartado b) del párrafo 3 del artículo ~~39~~, al régimen del presente Convenio, dicho contrato podrá estipular deberes, derechos, obligaciones o responsabilidades que sean superiores o inferiores a lo prescrito en el régimen del Convenio, siempre y cuando el contrato por volumen de carga [esté consignado por escrito o por algún medio electrónico], e indique de forma explícita que alguna de sus cláusulas se aparta del régimen del presente Convenio, y siempre que el contrato por volumen de carga:

a) haya sido personalmente negociado; o

b) indique de forma explícita toda sección del mismo en donde se estipule alguna excepción al régimen del presente Convenio<sup>615</sup>.

2. Toda excepción al régimen del Convenio negociada con arreglo a lo previsto en el párrafo 1 deberá ser consignada en el contrato y no podrá ser incorporada a su texto por remisión a algún otro documento<sup>616</sup>.

3. [Ninguna lista pública de precios y servicios del porteador, así como] ningún título de transporte, documento electrónico de transporte, u otro documento similar, constituye un contrato por volumen de carga a efectos del párrafo 1, pero todo contrato por volumen de carga podrá incorporar por remisión dichos documentos al texto del contrato<sup>617</sup>.

<sup>612</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior examen en el párr. 77 de A/CN.9/576.

<sup>613</sup> Conforme fue aprobado en el párr. 85 de A/CN.9/576, para que se estudiara ulteriormente, una vez examinadas las obligaciones del cargador en el capítulo 8.

<sup>614</sup> Texto enunciado en el párr. 52 de A/CN.9/576.

<sup>615</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior examen en el párr. 85 de A/CN.9/576.

<sup>616</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior examen en el párr. 89 de A/CN.9/576.

<sup>617</sup> Como se indica en el párr. 89 de A/CN.9/576, se decidió retener este párrafo en el texto a fin de proseguir su examen.

4. El derecho a estipular excepciones al régimen del Convenio, con arreglo al presente artículo, será aplicable a toda cláusula por la que se regulen las remesas enviadas en el marco de un contrato por volumen de carga, en la medida en que dicha cláusula o estipulación se rija por el presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 3 del artículo 39<sup>618</sup>.

5. El párrafo 1 no será aplicable a:

a) las obligaciones prescritas en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 43~~16~~ [ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de esas obligaciones, así como tampoco a la limitación de esa responsabilidad];

[b) los derechos y obligaciones prescritos en los artículos [2528], [2629], [2730], [XX33] y [4966][, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de esas obligaciones]]<sup>619</sup>.

6. El párrafo 1 será aplicable:

a) a la relación entre el porteador y el cargador;

b) a la relación entre el porteador y toda otra parte interesada que haya explícitamente consentido [por escrito o por algún medio electrónico] en quedar obligada por toda cláusula del contrato por volumen de carga que constituya una excepción al régimen del presente Convenio. [Al prestarse dicho consentimiento explícito deberá dejarse constancia de que la parte que lo haya dado fue avisada en términos claros de que el contrato por volumen de carga hacía alguna excepción al régimen del presente Convenio, y ese consentimiento no deberá ser otorgado en [una lista pública de precios y servicios del porteador, ni en] un título de transporte o un documento electrónico de transporte. El porteador deberá asumir la carga de probar que se cumplen todos los requisitos para estipular alguna excepción al régimen del Convenio]<sup>620</sup>.

Artículo 8996. Régimen especial aplicable a los animales vivos y otras mercancías<sup>621</sup>

No obstante lo dispuesto en los capítulos 45 y 56 del presente Convenio y las obligaciones del porteador<sup>622</sup>, cabrá excluir o limitar, conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, la responsabilidad tanto del porteador como de la parte ejecutante marítima, siempre que:

<sup>618</sup> Conforme se aprobó para su ulterior examen en el párr. 92 de A/CN.9/576.

<sup>619</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior estudio en el párr. 99 de A/CN.9/576, atendidas las sugerencias de estilo que se expresaron al incluir otros artículos del proyecto de convenio y la normativa del proyecto de convenio concerniente a la vía judicial y a la vía arbitral; la aclaración de la relación entre el proy. de art. 95 5) y ciertos párrs. del proy. de art. 94, así como lo dispuesto en otros convenios internacionales de transporte; y la conveniencia de que se examine más a fondo la posibilidad de insertar en alguna regla aparte del proy. de art. 95 5) una referencia a la responsabilidad por todo comportamiento doloso o temerario.

<sup>620</sup> Conforme fue aprobado para su ulterior examen en el párr. 104 de A/CN.9/576, junto con la sugerencia de que se inserte una referencia a los párrs. 1 a 5 del proy. de art. 95 en el encabezamiento del párr. 6 del proy. de art. 96.

<sup>621</sup> Texto enunciado en el párr. 52 de A/CN.9/576.

<sup>622</sup> Texto aprobado para su ulterior examen en los párrs. 106 y 109 de A/CN.9/576.

a) las mercancías transportadas sean animales vivos, salvo que se demuestre que la pérdida, el daño o la demora en la entrega sea resultado de algún acto u omisión del porteador [o de alguna persona ~~mencionada a la que se haga referencia~~ en el artículo ~~14bis~~19] o de una parte ejecutante marítima<sup>623</sup> que se haya realizado temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o la demora; o

b) la índole o la condición de las mercancías transportadas o las circunstancias y las condiciones en que se haya de efectuar su transporte sean tales que sea razonable concertar un acuerdo especial al respecto, siempre y cuando toda remesa comercial habitual transportada en el giro normal de un negocio no se vea afectada por dicho acuerdo y siempre que no se emita ningún título de transporte negociable ni ningún documento electrónico de transporte negociable para el transporte de las mercancías.

## CAPÍTULO 21. DISPOSICIONES FINALES

### Artículo 97. Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas será el depositario del presente Convenio<sup>624</sup>.

### Artículo 98. 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 todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que 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<sup>625</sup>.

### Artículo 99. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio<sup>626</sup>.

### Artículo 100. 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

<sup>623</sup> Texto aprobado para su ulterior examen en los párrs. 107 y 109 de A/CN.9/576.

<sup>624</sup> Texto extraído del art. 15 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica y del art. 27 de las Reglas de Hamburgo.

<sup>625</sup> Texto extraído del art. 16 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica.

<sup>626</sup> Texto extraído del art. 22 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica y del art. 29 de las Reglas de Hamburgo.

presente Convenio podrá declarar, en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al presente Convenio, que éste será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

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

3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, el presente Convenio no se aplica a todas las unidades territoriales de un Estado Contratante, y si el establecimiento de una parte se encuentra en ese Estado, a los efectos del presente Convenio se considerará que ese establecimiento no se halla en un Estado Contratante, a menos que se encuentre en una unidad territorial a la que se haga 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<sup>627</sup>.

#### Artículo 101. Entrada en vigor

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

3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha<sup>628</sup>.

#### Artículo 102. 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 alguno de los siguientes instrumentos o en todos ellos, a saber, el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; el

<sup>627</sup> Este texto se ha tomado del art. 18 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica. Véase también el art. 52 del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (Ciudad del Cabo, 16 de noviembre de 2001).

<sup>628</sup> Texto extraído del art. 30 de las Reglas de Hamburgo. Cabe señalar que el segundo plazo propuesto entre corchetes se ha extraído del art. 23 del proyecto de convención sobre la contratación electrónica. Por lo general, el momento de la entrada en vigor, que está en función del número requerido de ratificaciones y del período que debe transcurrir una vez depositado el instrumento apropiado, es el momento considerado apropiado para adaptar la práctica comercial al nuevo régimen.

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, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; y el Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, modificado por el Protocolo del 23 de febrero de 1968, firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979; o bien el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, concertado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, deberá denunciar al mismo tiempo, según el caso, los acuerdos internacionales pertinentes a esos efectos.

2. A los efectos de este artículo, las ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones y adhesiones formuladas respecto del presente Convenio por Estados partes en los instrumentos enumerados en el párrafo 1 no surtirán efecto hasta que las denuncias que esos Estados deban hacer respecto de esos instrumentos hayan surtido a su vez efecto. El depositario del presente Convenio consultará con el Gobierno de Bélgica, como depositario de otros convenios pertinentes, a fin de lograr la necesaria coordinación a este respecto<sup>629</sup>.

#### Artículo 103. Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes del presente Convenio, para revisarlo o enmendarlo, si lo solicita, por lo menos, un tercio de los Estados Contratantes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado<sup>630</sup>.

<sup>629</sup> Texto extraído de los párrafos 3) y 6) del art. 99 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. Véanse asimismo el art. 31 de las Reglas de Hamburgo y el art. 55 del Convenio de Montreal. El criterio seguido en el Convenio de Montreal es que no se exige una denuncia formal de otros instrumentos, sino que se considera que el Convenio de Montreal prevalece entre los Estados Partes que también lo sean en otros convenios. Como tal, el régimen instaurado entre un Estado Contratante del nuevo convenio examinado y un Estado no contratante seguiría siendo aplicable incluso después de que el nuevo convenio entrara en vigor y hasta que ambos Estados pasaran a ser Estados Contratantes del nuevo convenio.

<sup>630</sup> Texto extraído del art. 32 de las Reglas de Hamburgo. Los procedimientos de enmienda no son comunes en los textos de la CNUDMI, pero las Reglas de Hamburgo contienen una disposición general en el art. 32 y una disposición especial en el art. 33 para la revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta. En el proyecto de convención sobre la contratación electrónica, la Comisión decidió no insertar ninguna disposición sobre las enmiendas, dado que los Estados partes en la futura convención podrán iniciar un procedimiento de enmienda en virtud del derecho general de los tratados (por lo general, con una conferencia diplomática y un protocolo de enmienda, como en el caso de la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías enmendada por el Protocolo del 11 de abril de 1980 (Nueva York, 14 de junio de 1974) y, si procede, previo examen por parte de la Comisión. Obsérvese que las disposiciones sobre enmienda del proyecto de art. 25 y las del proyecto de art. 103 pueden adoptarse independientemente las unas de las otras.

Artículo ~~18 bis~~104. Enmienda de los límites fijados<sup>631</sup>

1. A reserva ~~de lo dispuesto en el~~ artículo 103, el procedimiento especial enunciado en el presente artículo será únicamente aplicable para la finalidad de modificar la cuantía del límite fijado en el párrafo 1 del artículo ~~1864~~ del presente Convenio.
2. A instancia de al menos [una cuarta parte<sup>632</sup>] de los Estados ~~en el~~ Parte Contratantes presente Convenio<sup>633</sup>, el depositario ~~distribuirá~~ deberá distribuir, a cada uno de los Estados Parte Contratantes<sup>634</sup>, toda enmienda propuesta de la cuantía del límite indicado en el párrafo 1 del artículo ~~1864~~ del presente Convenio, y ~~convocar~~ deberá convocar una reunión de un Comité compuesto por un representante de cada Estado Parte Contratante para que examine la enmienda propuesta.
3. El Comité así formado ~~se reunirá~~ deberá reunirse con ocasión del siguiente período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, y en el lugar donde se celebre dicho período de sesiones.
4. Toda enmienda propuesta deberá ser aprobada por una mayoría de dos tercios de los miembros del Comité que estén presentes y hagan uso de su voto<sup>635</sup>.

<sup>631</sup> El texto de este artículo se basa en el párr. 7 de A/CN.9/WG.III/WP.39, incluidas las notas de pie de página. Tal como se dice en la nota 19 de A/CN.9/WG.III/WP.39, esta propuesta está inspirada en la vía de enmienda enunciada en el art. 23 del Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas (en adelante, “el Convenio de Atenas”) y en el art. 24 del Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (en adelante, “el Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte”). Se han seguido enfoques similares en ciertos convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), como el Protocolo de 1992 que modifica el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969; el Protocolo de 1992 por el que se modifica el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971; el Protocolo de 2003 correspondiente al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1992 (todavía no en vigor) (en adelante, “el Protocolo de 2003 correspondiente al Convenio Internacional de 1992 sobre un Fondo de Indemnización”); el Protocolo de 1996 de enmiendas al Convenio de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo; y el Convenio Internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

<sup>632</sup> Tal como se indica en la nota 21 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 2) del art. 23 del Convenio de Atenas habla de “la mitad”, y no de “una cuarta parte” de los Estados Contratantes.

<sup>633</sup> Tal como se indica en la nota 22 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 2) del art. 23 del Convenio de Atenas precisa “pero en todo caso no menos de seis” de los Estados Contratantes.

<sup>634</sup> Tal como se indica en la nota 24 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 2) del art. 23 del Convenio de Atenas menciona asimismo a los Miembros de la OMI.

<sup>635</sup> Tal como se indica en la nota 25 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 5) del art. 23 del Convenio de Atenas dice: “Toda enmienda deberá ser aprobada por una mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes del Convenio, en su forma revisada por el presente Protocolo, que estén presentes y hagan uso de su voto en el Comité Jurídico ... a reserva de que al menos la mitad de los Estados Contratantes en el Convenio, en su forma revisada por el presente Protocolo, estén presentes en el momento de efectuarse la votación”.

5. Al ir a dar curso a una propuesta de enmienda de los límites fijados, el Comité deberá tener en cuenta la experiencia dimanante de todo suceso ya acaecido y, en particular, la cuantía de los daños que se hayan otorgado, las oscilaciones en el valor de las monedas y el efecto que pueda tener la enmienda propuesta sobre la prima abonable al seguro<sup>636</sup>.

6. a) No se podrá examinar ninguna enmienda de los límites de la responsabilidad, que sea propuesta con arreglo a este artículo, antes de que transcurra un plazo de [cinco<sup>637</sup>] años desde la fecha en que el presente Convenio quede abierto a la firma o antes de que transcurra un plazo de [cinco] años desde la fecha de la entrada en vigor de toda enmienda previa tramitada con arreglo a este artículo.

b) No podrá aumentarse límite alguno por una cuantía superior al [6] % acumulativo anual, calculado a partir de la fecha en que el presente Convenio quede abierto para su firma, de la cuantía fijada para dicho límite en el presente Convenio<sup>638</sup>.

c) No podrá aumentarse límite alguno fijado en el presente Convenio por una cuantía superior a la que resulte de multiplicar por [tres] la cuantía de dicho límite<sup>639</sup>.

7. Toda enmienda aprobada conforme a lo previsto en el párrafo 4 deberá ser notificada por el depositario a todos los Estados Parte Contratantes. La enmienda se tendrá por aceptada al término de un plazo de [18<sup>640</sup>] meses a partir de la fecha de la notificación, salvo que dentro de dicho plazo no menos de [una cuarta parte<sup>641</sup>] de los ~~Estados Parte~~ Estados que sean Estados Contratantes del Convenio en el momento de ser aprobada la enmienda comuniquen al depositario que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso, la enmienda se tendrá por rechazada y no surtirá efecto alguno.

<sup>636</sup> Tal como se indica en la nota 26 de A/CN.9/WG.III/WP.39, esta disposición ha sido tomada del párr. 6) del art. 23 del Convenio de Atenas. Véase asimismo el párr. 4) del art. 24 del Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte.

<sup>637</sup> Tal como se indica en la nota 27 de A/CN.9/WG.III/WP.39, en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 se sugiere un plazo de siete años, en vez de cinco.

<sup>638</sup> Tal como se indica en la nota 28 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte no contiene ninguna disposición similar. Cabría sugerir, como variante, un texto conforme a lo indicado en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34, que diría: “No podrá aumentarse o reducirse, en un único ejercicio de reajuste, límite alguno consignado en el presente Convenio por una cuantía superior a un 21% del importe de dicho límite”.

<sup>639</sup> Tal como se indica en la nota 29 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte no contiene disposición alguna al respecto. Cabría sugerir, como posible variante, un texto conforme a lo indicado en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34, que dijera: “No podrá aumentarse o reducirse límite alguno fijado en el presente Convenio por una cuantía que exceda, acumulativamente, en más de un 100%, de la cuantía del límite fijado en el Convenio”.

<sup>640</sup> Tal como se indica en la nota 30 de A/CN.9/WG.III/WP.39, en los párrs. 11 y 12 de A/CN.9/WG.III/WP.34 se sugiere que el plazo considerado en los párrs. 7, 8 y 10 sea de 12 meses, en vez de los 18 consignados en el presente texto.

<sup>641</sup> Tal como se indica en la nota 31 de A/CN.9/WG.III/WP.39, el párr. 7 del art. 24 del Convenio sobre la Responsabilidad de las Terminales de Transporte habla de “al menos un tercio de los Estados que eran Partes”.

8. Toda enmienda que se tenga por aceptada, a tenor del párrafo 7, entrará en vigor a los [18<sup>642</sup>] meses de su aceptación.
9. Todo Estado Parte Contratante quedará obligado por la enmienda, salvo que denuncie el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 105 a más tardar seis meses antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.
10. Todo Estado que pase a ser Estado Contratante tras haberse aprobado una enmienda, pero sin que haya expirado aún el plazo de [18] meses previsto para su aceptación, quedará obligado por la enmienda, si ésta entra en vigor. Todo Estado que pase a ser Estado Parte Contratante transcurrido ya ese plazo, quedará obligado por toda enmienda del Convenio que haya sido aceptada de conformidad con lo previsto en el párrafo 7. En los supuestos mencionados en el presente párrafo, un Estado quedará obligado por una enmienda al entrar ésta en vigor o en el momento en que el presente Convenio entre en vigor en dicho Estado, de suceder esto ulteriormente.

#### Artículo 105. 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 a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario<sup>643</sup>.

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.

<sup>642</sup> En recientes convenios de la OMI se ha reducido este período a 12 meses cuando la urgencia reviste importancia. Véase, por ejemplo, el Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo de indemnización de 1992, concretamente el párr. 8) de su art. 24.

<sup>643</sup> Texto extraído del art. 34 de las Reglas de Hamburgo. La segunda oración del párr. 2 no es estrictamente necesaria, pero figura en las Reglas de Hamburgo y en algunos otros tratados de la CNUDMI, incluido el proyecto de convención sobre la contratación electrónica. En cambio, no figura, por ejemplo, en el art. 27 del Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear, de 2005 (el último instrumento depositado en poder del Secretario General), cuyo texto es una variante ligeramente modificada y dice lo siguiente:

“1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación hecha por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas.  
2. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que la notificación haya sido recibida por el Secretario General de las Naciones Unidas.”