



Asamblea General

Distr. limitada
13 de febrero de 2007
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
19º período de sesiones
Nueva York, 16 a 27 de abril de 2007

Derecho del transporte

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

Nota de la Secretaría

Índice

	<i>Página</i>
Introducción	6
Proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías ..	7
Capítulo 1. Disposiciones generales	7
Artículo 1. Definiciones	7
Artículo 2. Interpretación del presente Convenio	11
Artículo 3. Requisitos de forma	12
Artículo 4. Aplicabilidad de las excepciones y los límites de la responsabilidad. . . .	12
Capítulo 2. Ámbito de aplicación	12
Artículo 5. Ámbito de aplicación general	12
Artículo 6. Exclusiones específicas	13
Artículo 7. Aplicación a ciertas partes en la operación.	13
Capítulo 3. Documentos electrónicos de transporte.	14
Artículo 8. Empleo y eficacia de las comunicaciones electrónicas	14



Artículo 9. Procedimientos para el empleo de documentos electrónicos de transporte negociables	14
Artículo 10. Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable.	15
Capítulo 4. Período de responsabilidad.	15
Artículo 11. Período de responsabilidad del porteador.	15
Artículo 12. Transporte al margen del contrato de transporte	16
Capítulo 5. Obligaciones del porteador.	17
Artículo 13. Transporte y entrega de las mercancías	17
Artículo 14. Obligaciones específicas	17
Artículo 15. Mercancías que puedan constituir un peligro.	17
Artículo 16. Obligaciones específicamente aplicables al viaje por mar	17
Capítulo 6. Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso	18
Artículo 17. Fundamento de la responsabilidad	18
Artículo 18. Responsabilidad del porteador por actos ajenos	20
Artículo 19. Responsabilidad de las partes ejecutantes marítimas.	21
Artículo 20. Solidaridad y suma indemnizable	22
Artículo 21. Retraso.	23
Artículo 22. Cálculo de la indemnización	23
Artículo 23. Aviso en caso de pérdida, daño o retraso	24
Capítulo 7. Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte	24
Artículo 24. Desvío de ruta durante el transporte por mar	24
Artículo 25. Transporte sobre cubierta.	25
Artículo 26. Transporte anterior o posterior al transporte por mar	26
Capítulo 8. Obligaciones del cargador frente al porteador	27
Artículo 27. Entrega de las mercancías para su transporte	27
Artículo 28. Obligación del cargador y del porteador de facilitar información e instrucciones	27
Artículo 29. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos	28
Artículo 30. Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador ...	28
Artículo 31. Información requerida para enunciar los datos del contrato	29
Artículo 32. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas	29
Artículo 33. Asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador	30

Artículo 34. Responsabilidad del cargador por actos ajenos	30
Artículo 35. Extinción de la responsabilidad del cargador	31
Capítulo 9. Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte	31
Artículo 36. Emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte	31
Artículo 37. Datos del contrato	32
Artículo 38. Identidad del porteador	33
Artículo 39. Firma	34
Artículo 40. Deficiencias en los datos del contrato	34
Artículo 41. Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato	35
Artículo 42. Valor probatorio de los datos del contrato	36
Artículo 43. “Flete pagado de antemano”	37
Capítulo 10. Entrega al destinatario	37
Artículo 44. Obligación de aceptar la entrega	37
Artículo 45. Obligación de confirmar la entrega	37
Artículo 46. Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable	37
Artículo 47. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido	38
Artículo 48. Entrega en caso de haberse emitido un documento electrónico de transporte no negociable que deba ser restituido	39
Artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable	39
Artículo 50. Mercancías pendientes de entrega	41
Artículo 51. Retención de las mercancías	42
Capítulo 11. Derechos de la parte controladora	42
Artículo 52. Ejercicio y alcance del derecho de control	42
Artículo 53. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control	43
Artículo 54. Ejecución por el porteador de las instrucciones que le sean dadas	44
Artículo 55. Validez de la entrega	45
Artículo 56. Modificaciones del contrato de transporte	45
Artículo 57. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador	46
Artículo 58. Autonomía contractual de las partes	46

Artículo 59. Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable	46
Capítulo 12. Transferencia de derechos	46
Artículo 60. Responsabilidad del tenedor	47
Artículo 61. Casos en los que no se ha emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable	48
Capítulo 13. Límites de la responsabilidad	48
Artículo 62. Límites de la responsabilidad	48
Artículo 63. Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso ...	50
Artículo 64. Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad	50
Capítulo 14. Plazo para presentar una demanda	50
Artículo 65. Prescripción de acciones	50
Artículo 66. Prórroga del plazo de prescripción	51
Artículo 67. Acción de repetición o de resarcimiento	51
Artículo 68. Acciones contra la persona identificada como porteador	52
Capítulo 15. Vía judicial	52
Artículo 69. Acciones contra el porteador	52
Artículo 70. Pactos para la elección del foro	53
Artículo 71. Acciones contra una parte ejecutante marítima	54
Artículo 72. Ningún otro fundamento alegable de la competencia	55
Artículo 73. Detención provisional del buque y otras medidas cautelares	55
Artículo 74. Consolidación y traslado de las actuaciones	55
Artículo 75. Pacto concertado a raíz de una controversia y competencia confirmada por la comparecencia del demandado	56
Artículo 76. Reconocimiento y ejecución	56
Artículo 77. Aplicabilidad del capítulo 15	57
Capítulo 16. Vía arbitral	57
Artículo 78. Pactos de arbitraje	57
Artículo 79. El pacto de arbitraje en el transporte no regular	59
Artículo 80. Pactos de arbitraje concertados a raíz de una controversia	59
Artículo 81. Aplicabilidad del capítulo 16	59
Capítulo 17. Avería gruesa	60
Artículo 82. Disposiciones sobre la avería gruesa	60
Capítulo 18. Otros convenios	60

Artículo 83. Denuncia de otros convenios	60
Artículo 84. Convenios internacionales aplicables al transporte aéreo de mercancías.	61
Artículo 85. Limitación global de la responsabilidad.	61
Artículo 86. Otra normativa aplicable al transporte de pasajeros y de su equipaje . .	61
Artículo 87. Otra normativa aplicable a los daños causados por un accidente nuclear	61
Capítulo 19. Validez de las cláusulas contractuales.	62
Artículo 88. Disposiciones generales.	62
Artículo 89. Normas especiales relativas a los contratos de volumen.	62
Artículo 90. Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías	63
Capítulo 20. Disposiciones finales	64
Artículo 91. Depositario	64
Artículo 92. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión	64
Artículo 93. Reservas	64
Artículo 94. Procedimiento y efecto de las declaraciones	64
Artículo 95. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados.	65
Artículo 96. Participación de organizaciones regionales de integración económica.	65
Artículo 97. Entrada en vigor	66
Artículo 98. Revisión y enmienda	66
Artículo 99. Enmienda de los límites.	67
Artículo 100. Denuncia del presente Convenio.	69

Introducción

1. En su 34º período de sesiones, en 2001, la Comisión estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y le encomendó la tarea de preparar, en estrecha colaboración con otras organizaciones internacionales interesadas, un instrumento de rango legal sobre cuestiones concernientes al transporte internacional de mercancías, tales como el ámbito de aplicación del nuevo instrumento preconizado, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones del porteador, la responsabilidad del porteador, las obligaciones del cargador y los documentos de transporteⁱ. El Grupo de Trabajo comenzó sus deliberaciones sobre un proyecto de instrumento sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías en su noveno período de sesiones en 2002. La compilación más reciente de referencias concernientes al historial legislativo del proyecto de instrumento figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.80.

2. El presente documento contiene una versión revisada y refundida de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías preparado por la Secretaría para su examen por el Grupo de Trabajo en el curso de su tercera lectura del texto de dicho proyecto. Los cambios introducidos en el anterior texto refundido examinado por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.56) pueden verse indicados en las notas del nuevo texto, haciéndose referencia, cuando proceda, al documento de trabajo en el que esté publicada dicha versión revisada, o al párrafo del informe en el que se introdujo la modificación.

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

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

CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos¹.

2. Por “contrato de volumen” se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o un margen entre uno y otro².

3. Por “transporte de línea regular” se entenderá el servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre determinados puertos y conforme a un calendario de fechas de navegación a disposición del público³.

4. Por “transporte no regular” se entenderá todo transporte que no sea de línea regular⁴.

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

6. Por “parte ejecutante” se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar⁵ alguna de las obligaciones⁶ del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control. La expresión “parte ejecutante” comprende a los subcontratistas, empleados y auxiliares o

¹ Conforme al texto enunciado en el párr. 16 de A/CN.9/WG.III/WP.61 que fue examinado por el Grupo de Trabajo en los párrs. 121 a 133 de A/CN.9/594.

² Conforme al texto enunciado en el párr. 16 de A/CN.9/WG.III/WP.61 que fue examinado por el Grupo de Trabajo en los párrs. 121 a 133 de A/CN.9/594.

³ Conforme al texto enunciado en el párr. 16 de A/CN.9/WG.III/WP.61 que fue examinado por el Grupo de Trabajo en los párrs. 121 a 133 de A/CN.9/594.

⁴ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si se necesita una definición de “transporte no regular” a la luz de la definición de “transporte de línea regular”.

⁵ Se ha suprimido, por razones formales, la palabra “materialmente” que figuraba en esta oración, en A/CN.9/WG.III/WP.56, dado que su traducción a algunos idiomas no resultaba clara y que la lista de funciones enunciadas en esta disposición indica claramente que la parte ejecutante deberá adoptar alguna medida concreta, en el marco de la ejecución del contrato de transporte, para ser objeto de la definición.

⁶ A fin de normalizar el texto, se ha sustituido donde se estimó oportuno, en el original inglés, la palabra “responsibilities” por “obligations”.

representantes de una parte ejecutante en la medida en que igualmente ejecuten o se comprometan a ejecutar cualquiera de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte⁷, pero no incluye a persona alguna que sea contratada por el cargador o por el cargador documentario, ni por un consignador, parte controladora o destinatario de la carga, ni tampoco a persona alguna que sea subcontratista, empleado, o auxiliar o representante de una persona (distinta del porteador) que sea contratada por el cargador o por el cargador documentario, o por el consignador, la parte controladora o el destinatario.

7. Por “parte ejecutante marítima” se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que⁸ ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga del buque⁹, pero, en caso de efectuarse un trasbordo, la parte ejecutante que ejecute alguna de las obligaciones del porteador en algún tramo terrestre durante el período que medie entre la salida de las mercancías de un puerto y su llegada a otro puerto de carga no será considerada parte ejecutante marítima.

8. Por “parte ejecutante no marítima” se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que no sea una parte ejecutante marítima¹⁰.

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

10. Por “cargador documentario” se entenderá toda persona, distinta del cargador, que acepte ser designada “cargador” en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte¹¹.

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

12. Por “tenedor” se entenderá:

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

⁷ Se ha insertado la frase inicial de esta oración a fin de aclarar el texto de esta definición.

⁸ Se sugiere insertar la expresión “en la medida en que” para aclarar que la definición deja abierta la posibilidad de que una misma persona lleve a cabo un tramo marítimo y un tramo terrestre de la operación de transporte.

⁹ Se han suprimido los textos “[o, en caso de trasbordo, al primer puerto de carga]” y “[o del último puerto de descarga, según sea el caso]” a fin de que el texto resulte más claro y más coherente con la definición de “parte ejecutante” enunciada en el anterior párrafo. Se ha retocado el texto del art. 19 en lo concerniente a la responsabilidad de una parte ejecutante marítima. Como se indicó en una nota anterior, en el párr. 31 de A/CN.9/544 se sugirió que todo transportista ferroviario, aun cuando preste sus servicios en el interior de un puerto, debe ser considerado como parte ejecutante no marítima. Tal vez el Grupo de Trabajo desee considerar esta sugerencia.

¹⁰ Texto revisado para alinearlo con otros textos del proyecto de convenio, por ejemplo, con la definición de “transporte no regular”. Tal vez el Grupo de Trabajo desee considerar la necesidad de esta definición, dado que el término “parte ejecutante no marítima” se utiliza únicamente en el párr. 3 del art. 20.

¹¹ Texto trasladado aquí, tomándolo de la primera oración del art. 34 en A/CN.9/WG.III/WP.56.

el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o

b) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable y que disponga del control exclusivo sobre dicho documento con arreglo a los procedimientos previstos en el artículo 9¹².

13. Por “destinatario” se entenderá la persona legitimada para obtener¹³ la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte.

14. Por “derecho de control” sobre las mercancías se entenderá el derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte, conforme a lo previsto en el capítulo 11¹⁴.

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

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

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

b) que pruebe o contenga un contrato de transporte.

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

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

19. Por “comunicación electrónica” se entenderá la información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios análogos, con el resultado de que la información comunicada sea accesible para su ulterior consulta¹⁵.

¹² Se ha insertado el texto “con arreglo a los procedimientos previstos en el art. 9” a fin de poder suprimir la segunda oración del art. 1 u) en A/CN.9/WG.III/WP.56, que definía “control exclusivo” por remisión al procedimiento del art 9. De suprimirse el art. 59, tal vez se haya de reformular esta definición.

¹³ Se ha suprimido en la versión inglesa el verbo “take” que antecede a “delivery” por redundante y prestarse tal vez a una lectura errónea.

¹⁴ Definición de “derecho de control” tomada del encabezamiento del art. 52, es decir del art. 54 en A/CN.9/WG.III/WP.56.

¹⁵ 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 a la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los

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

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

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

- a) que indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o de cualquier otra manera apropiada¹⁶ a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del destinatario, y que no contenga una declaración expresa de que es un documento “no negociable”, y
- b) cuyo empleo satisfaga los requisitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 9.

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

23. Por “emisión” y “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la emisión y la transferencia del control exclusivo sobre el documento¹⁷.

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

Contratos Internacionales (“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 sobre papel, ya que ese valor dependerá de que el mensaje de datos sea “accesible para su ulterior consulta”. En dicho 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 el art. 6 de la Ley Modelo sobre Comercio Electrónico y en el párr. 2 del art. 9 de la 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.

¹⁶ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si se necesita la palabra “apropiada” a luz de la frase “a la que la ley aplicable reconozca el mismo efecto” y si procede alinear un texto similar que aparece en el párr. 17 de este artículo.

¹⁷ Texto conforme al enunciado en párr. 207 de A/CN.9/576, y aprobado para su ulterior examen en párr. 210 de A/CN.9/576, reproducido sin su segunda oración, que se ha suprimido a raíz de la adición del texto “con arreglo a los procedimientos previstos en el artículo 9” al final del apartado b) inciso ii) del párr. 12 de este artículo.

25. Por “mercancías” se entenderán los géneros, los productos y los artículos de todo tipo que el porteador se comprometa a transportar a tenor de un contrato de transporte, así como el embalaje y todo equipo auxiliar o contenedor no facilitado por el porteador, o en su nombre¹⁸.

26. Por “buque” se entenderá todo barco utilizado para transportar mercancías por mar.

27. Por “contenedor” se entenderá todo tipo de contenedor, plataforma o tanque portátil y cualquier otro elemento de carga similar utilizado para agrupar mercancías, así como todo equipo auxiliar de dicho elemento de carga.

28. Por “flete” se entenderá la remuneración que ha de pagarse al porteador por el transporte de las mercancías con arreglo a un contrato de transporte¹⁹.

29. Por “domicilio” se entenderá a) el lugar donde una sociedad o cualquier otra persona jurídica o asociación de personas naturales o jurídicas tenga i) su sede estatutaria, el lugar de constitución o su domicilio legal inscrito, según sea el caso, ii) su administración central, o iii) su establecimiento principal, y b) el lugar donde una persona natural tenga su residencia habitual²⁰.

30. Por “tribunal competente” se entenderá todo tribunal de un Estado Contratante que, conforme a la normativa aplicable en ese Estado para el reparto interno de la competencia entre sus tribunales, goce de jurisdicción para conocer de un asunto²¹.

Artículo 2. Interpretación del presente Convenio

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

¹⁸ Se ha suprimido “o una parte ejecutante”, dado que dicha parte está sobreentendida en la frase “no facilitado por el porteador, o en su nombre”.

¹⁹ Se sugiere suprimir esta definición, al haberse suprimido el capítulo dedicado al flete, y al haberse incluido este término en la definición de “contrato de transporte” en el párr. 1 a) de este artículo.

²⁰ Retoques del texto conforme a lo sugerido en párr. 115 de A/CN.9/576. Se sugirió que se hiciera referencia a asociaciones, ya que estas entidades jurídicas a menudo son propietarias de buques, sin ser conceptuales como “persona jurídica”. Se han añadido los términos “lugar de constitución o domicilio legal” para mayor certeza, dado que el término “sede estatutaria” 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 en materia civil y mercantil [Diario Oficial L 12 de 16.01.2001] (“Bruselas I”), de donde se tomó el texto original. Tal vez proceda también tomar nota de que se han suprimido las definiciones de “momento de la recepción” y “lugar de la recepción”, así como de “momento de la entrega” y “lugar de la entrega”, que figuraban entre corchetes en el art. 1 aa) y bb) en A/CN.9/WG.III/WP.56, por estimarse que resultaban redundantes al estar ya descritos esos términos en los arts. 5, 11 y 69, como elemento esencial de su texto.

²¹ Texto conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en párr. 73 de A/CN.9/591. Su formulación está inspirada en la del art. 5 3) b) del Convenio sobre acuerdos de elección de foro, 2005.

*Artículo 3. Requisitos de forma*²²

Toda notificación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en el párrafo 3 del artículo 19, en los párrafos 1 a 3 del artículo 23, en los apartados b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 37, en el apartado b) del párrafo 3 del artículo 41, en el artículo 45, en el párrafo 3 del artículo 50, en el párrafo 1 del artículo 53, en el apartado d) del artículo 61, en el párrafo 1 del artículo 62, los artículos 66 y 69 y en los párrafos 1 y 5 del artículo 89 deberán hacerse por escrito. Podrán utilizarse medios electrónicos de comunicación para ese fin, con tal de que se haga uso de dichos medios con el consentimiento²³ del autor de la comunicación y de su destinatario.

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

Las excepciones y los límites de la responsabilidad previstos en el presente Convenio y las obligaciones que impone podrán invocarse ante cualquier acción interpuesta contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima por pérdida o daño de las mercancías objeto de un contrato de transporte, así como por retraso en la entrega de dichas mercancías o por incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el presente Convenio²⁴, independientemente de que dicha acción se base en la responsabilidad contractual, civil o de cualquier índole²⁵.

CAPÍTULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

*Artículo 5. Ámbito de aplicación general*²⁶

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte en que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en que el puerto de carga de un transporte marítimo²⁷ y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén

²² 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 un intercambio de mensajes de datos que no satisfaga la definición de “comunicación electrónica”. Un rasgo esencial de toda “comunicación electrónica” es que sea capaz de reproducir toda función asignable a un escrito consignado sobre papel (véase *supra*, nota de la definición de “comunicación electrónica”).

²³ Se ha suprimido, por redundante el texto “expreso o tácito” que figuraba a continuación de “consentimiento” en A/CN.9/WG.III/WP.56.

²⁴ Se estima que la adición del texto “incumplimiento de cualquier obligación” hace innecesaria la referencia “[o concerniente a las mercancías]”.

²⁵ Se ha suprimido el párr. 2 del art. 4 en A/CN.9/WG.III/WP.56, al estimarse redundante a la luz del art. 19 4).

²⁶ Versión revisada basada en el texto de A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 19, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 123 y 128).

²⁷ Versión revisada basada en el texto de A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 19, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 123 y 128). Se han reinsertado los textos “de un transporte marítimo” y “de ese mismo transporte” en aras de una mayor claridad y para reiterar la relevancia del transporte marítimo.

situados en Estados diferentes, siempre y cuando, a tenor del contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante²⁸:

- a) el lugar de la recepción;
- b) el puerto de carga;
- c) el lugar de la entrega; o
- d) el puerto de descarga.

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

Artículo 6. Exclusiones específicas

1. El presente Convenio no se aplicará a los siguientes contratos de transporte de línea regular:

- a) los contratos de fletamento, y
- b) los contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque, se trate o no de contratos de fletamento²⁹.

2. El presente Convenio no se aplicará a los contratos de transporte no regular, salvo cuando:

- a) No exista entre las partes ni un contrato de fletamento ni un contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque, se trate o no de un contrato de fletamento; y

- b) El documento de transporte o el documento electrónico de transporte que constituya prueba del contrato pruebe simultáneamente la recepción de las mercancías por el porteador o por una parte ejecutante³⁰.

Artículo 7. Aplicación a ciertas partes en la operación³¹

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio se aplicará a las relaciones entre el porteador y el consignador, el destinatario, la parte controladora o el tenedor³² que no sea parte originaria en un contrato de fletamento

²⁸ Se ha insertado al final del encabezamiento la frase “cuando, a tenor del contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante” a fin de poder suprimir la frase correspondiente en cada uno de los apartados siguientes. Se ha subdividido el texto de los dos apartados siguientes, conforme aparecía en A/CN.9/WG.III/WP.56, en cuatro apartados, a fin de indicar claramente que cada uno de esas cuatro ubicaciones deberá estar, para ser tenida en cuenta, estipulada en el contrato de transporte.

²⁹ Nuevo texto basado en el del párr. 23 de A/CN.9/WG.III/WP.61, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 129 a 133).

³⁰ Texto reformulado del párr. 23 de A/CN.9/WG.III/WP.61, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 129 a 133), pero sin alterar el sentido del párrafo.

³¹ Texto basado en el del párr. 23 de A/CN.9/WG.III/WP.61, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 134 a 140).

³² Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en el párr. 138 y 140 de A/CN.9/594 se ha suprimido en el texto de A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 23, la frase “o la persona a la que se hace referencia en el artículo 34 (art. 33 actual)”, ya que “esa persona” es el cargador documentario al que será aplicable el art. 7 en su condición de parte controladora o de tenedor del documento, pero no en cuanto cargador documentario.

ni en un contrato de transporte de los excluidos de la aplicación del presente Convenio. Sin embargo, el presente Convenio no se aplicará a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su aplicación a tenor del artículo 6³³.

CAPÍTULO 3. DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE

Artículo 8. Empleo y eficacia de las comunicaciones electrónicas

A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio:

a) Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Convenio podrá ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se haga con el consentimiento³⁴ del porteador y del cargador; y

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

Artículo 9. Procedimientos para el empleo de documentos electrónicos de transporte negociables

1. El empleo de todo documento electrónico de transporte negociable deberá someterse a ciertos procedimientos que prevean:

a) El método para la emisión y la transferencia del documento al tenedor previsto;

b) Las medidas para asegurarse de que el documento electrónico de transporte negociable emitido conserve su integridad;

c) La forma en que el tenedor del documento electrónico podrá probar su condición de tal; y

d) La forma en que se dará confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor del documento, o de que, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 10, o en el inciso ii) del apartado a) y en el apartado c) del artículo 49, el documento electrónico de transporte negociable ha perdido su eficacia o validez.

2. Los procedimientos exigidos en el párrafo 1 del presente artículo deberán figurar en datos del contrato y ser de fácil comprobación³⁵.

³³ Texto del párr. 23 de A/CN.9/WG.III/WP.61, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 134 a 140), con algunas mejoras textuales, que no alteran su contenido.

³⁴ Se han suprimido, por redundantes, las palabras “expreso o tácito” que figuraban a continuación de “consentimiento” en A/CN.9/WG.III/WP.56.

³⁵ Como se indicó en la nota 34 de A/CN.9/WG.III/WP.47 y se convino en párrs. 198 y 199 de A/CN.9/576, se mantiene la expresión “de fácil comprobación” para indicar, sin excesivo detalle, que esos procedimientos deberán estar al alcance de toda parte que tenga un interés legítimo en conocerlos antes de concertar un compromiso jurídico que dependa de la validez de un documento electrónico de transporte negociable. Se observó además que el sistema previsto funcionaría de manera muy parecida al de la accesibilidad actual de toda cláusula o condición consignada sobre un conocimiento de embarque. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO 4. PERÍODO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 11. Período de responsabilidad del porteador

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 12, el período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento en que se haga la entrega de las mercancías³⁶.

2. El momento y lugar de la recepción de las mercancías para su transporte y el momento y lugar de su entrega serán los acordados en el contrato de transporte o, a falta de acuerdo al respecto, los que sean acordes con la costumbre, las prácticas o los usos del comercio. A falta de acuerdo y de toda costumbre, práctica o uso aplicable:

a) el momento y lugar de la recepción de las mercancías para su transporte serán el momento y lugar en que el porteador o una parte ejecutante se haga efectivamente cargo de las mercancías; y

procede que se den algunas indicaciones conexas en una nota o comentario que se adjunte al texto del futuro convenio.

³⁶ Se han suprimido las palabras “al destinatario” en el texto de este párrafo y del párr. 3 b), por innecesarias, dado que ‘la entrega’ se refiere aquí a la entrega en cuanto acto que pone fin al período de responsabilidad del porteador y no a la obligación del porteador de entregar las mercancías.

b) el momento y lugar de la entrega serán el momento y lugar en que se realice la descarga de las mercancías desde el último medio de transporte en el que se hayan transportado con arreglo al contrato de transporte³⁷.

3. En caso de exigirse que el consignador entregue las mercancías en el lugar de la recepción, o que el porteador las entregue en el lugar de la entrega, a una autoridad o a un tercero a quien, con arreglo a las leyes o los reglamentos del lugar de la recepción o la entrega, deban entregarse para que el porteador o el destinatario, según sea el caso, las recoja³⁸:

a) El momento y lugar en que el porteador reciba las mercancías de dicha autoridad o tercero serán el momento y lugar de la recepción de las mercancías por el porteador a los efectos del apartado a) del párrafo 2 del presente artículo; y

b) El momento y lugar en que el porteador entregue las mercancías a dicha autoridad o tercero serán el momento y lugar de la entrega de las mercancías por el porteador a los efectos del apartado b) del párrafo 2 del presente artículo.

4. Para la determinación del período de responsabilidad del porteador, y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 14, el contrato de transporte no podrá disponer que:

a) El momento de la recepción de las mercancías sea posterior al comienzo de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; ni que

b) El momento de la entrega de las mercancías sea anterior a la conclusión de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte³⁹.

Artículo 12. Transporte al margen del contrato⁴⁰ de transporte

A solicitud del cargador, el porteador podrá emitir un solo documento de transporte o un solo documento electrónico de transporte que prevea expresamente un tramo adicional no incluido en el contrato de transporte. En tal caso, [la responsabilidad del porteador quedará circunscrita al período contemplado por el contrato de transporte y, salvo acuerdo en contrario, el porteador deberá contratar, en nombre del cargador, el tramo adicional de la operación conforme a lo indicado en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte.] [el porteador deberá obrar con la debida diligencia para seleccionar otro transportista, celebrar con él el contrato en los términos usuales y normales y hacer todo lo que sea razonablemente necesario para que ese otro transportista pueda cumplir debidamente el contrato con él celebrado⁴¹.]

³⁷ El párr. 2 fusiona y sustituye a los párrs. 2 y 4 de la versión anterior en A/CN.9/WG.III/WP.56. Esta mejora textual no tiene por objeto modificar el contenido del artículo.

³⁸ La Secretaría propuso que se retuviera este párrafo para prever el supuesto de que el consignador deba depositar las mercancías en manos de una autoridad, como pudiera ser un servicio de aduanas, con anterioridad a su entrega al porteador. El párr. 3 fusiona y sustituye a los párrs. 3 y 5 de la versión anterior en A/CN.9/WG.III/WP.56. Esta mejora textual no tiene por objeto modificar el contenido del artículo.

³⁹ Se sugiere mantener el párr. 4 para evitar que se consignen datos ficticios en el contrato de transporte con miras a reducir el período de responsabilidad del porteador.

⁴⁰ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si el art. 12 debe o no figurar en el cap. 4 que versa sobre el período de responsabilidad.

⁴¹ Dado que la primera oración de la variante B, en A/CN.9/WG.III/WP.56, tenía por objeto aclarar el primer párrafo de la variante A de este artículo, se ha combinado en un solo párrafo esas dos

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 deberá transportar las mercancías⁴² hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario.

Artículo 14. Obligaciones específicas

1. Durante el período de responsabilidad definido en el artículo 11, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 26, el porteador deberá recibir⁴³, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, y sin perjuicio de lo dispuesto en el resto del capítulo 5 y en los capítulos 6 a 8⁴⁴, las partes podrán acordar que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, por alguna de las personas mencionadas en el párrafo 1 del artículo 34, por la parte controladora o por el destinatario. Dicho acuerdo deberá ser mencionado en los datos del contrato.

Artículo 15. Mercancías que puedan constituir un peligro⁴⁵

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 13 y 14 y en el párrafo 1 del artículo 16, el porteador o una parte ejecutante podrá negarse a recibir o a cargar las mercancías y podrá adoptar cualquier otra medida que sea razonable, así como descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, si las mercancías constituyen o es probable que pasen a constituir, durante el período de su responsabilidad, un peligro real para las personas, los bienes, o el medio ambiente⁴⁶.

Artículo 16. Obligaciones específicamente aplicables al viaje por mar

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

- a) velar en todo momento por la navegabilidad del buque;

variantes, que pueden verse reflejadas en sus dos textos presentados entre corchetes: en el primero se modifica la obligación que ha de observar el porteador al negociar el tramo adicional, que pasa de ser una obligación de obrar con la diligencia debida a ser una obligación de atenerse a lo estipulado en el contrato de transporte o en algún otro lugar, mientras que la segunda variante mantiene esa obligación del porteador de obrar con la diligencia debida.

⁴² Se suprime “[debidamente y cuidadosamente]” por innecesario y repetitivo, dado que “con arreglo al presente Convenio” conlleva la obligación de transportar las mercancías debida y cuidadosamente. El art. 13 enuncia además una obligación general que será reforzada en artículos subsiguientes.

⁴³ Se ha insertado “recibir” y “entregar” a fin de reconocer explícitamente una y otra obligación del porteador.

⁴⁴ Se ha insertado el nuevo texto de apertura de este párrafo desde “No obstante lo dispuesto ...” hasta “... en los capítulos 6 a 8” en aras de una mayor claridad.

⁴⁵ El texto revisado de este artículo combina el contenido de las variantes A y B en A/CN.9/WG.III/WP.56.

⁴⁶ Se ha sustituido la noción de “un peligro ilícito o inaceptable para el medio ambiente”, en A/CN.9/WG.III/WP.56, por “un peligro real para el medio ambiente” a fin de dotar a esta norma de mayor objetividad.

b) tripular⁴⁷, armar y avituallar debidamente el buque, así como mantenerlo debidamente tripulado⁴⁸, armado y avituallado durante todo el viaje; y

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

[2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 13 y 14 y en el párrafo 1 del artículo 16, el porteador o una parte ejecutante podrá sacrificar mercancías cuando eso sea razonable en aras de la seguridad común o para proteger de algún peligro vidas humanas u otros bienes que formen parte de la expedición⁴⁹.]

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

*Artículo 17. Fundamento de la responsabilidad*⁵⁰

1. El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia⁵¹ que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4.

2. El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la de ninguna de las personas mencionadas en el párrafo 1 del artículo 18.

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

- a) fuerza mayor;
- b) riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;
- c) guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;

⁴⁷ Como se indicaba en la nota 56 de A/CN.9/WG.III/WP.36, se insertó en la versión inglesa el término de género neutro “crew” en vez de la frase “man ... the ship”.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ Como se indica en el párr. 157 de A/CN.9/544, el Grupo de Trabajo decidió mantener el art. 16 2) entre corchetes y en su lugar actual, en espera de que se estudiara si procedía trasladarlo al cap. 17 sobre la avería gruesa.

⁵⁰ Revisión del texto publicado en A/CN.9/WG.III/WP.56, basado en los textos presentados en párrs. 31 y 75 de A/CN.9/572 y aceptados a grandes rasgos en párrs. 33 y 80 de dicho informe. La nueva versión está basada en el texto previamente aceptado, habiéndose simplificado su estructura pero sin modificar en modo alguno su contenido.

⁵¹ Se utiliza aquí y en todo el texto de este artículo la fórmula “hecho o circunstancia” (*event or circumstance*) en aras de la claridad y uniformidad.

- d) restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable a ningún acto del porteador ni de ninguna de las personas mencionadas en el párrafo 1 del artículo 18⁵²;
- e) huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;
- f) incendio a bordo del buque;
- g) vicios ocultos del [buque][medio de transporte]⁵³ que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;
- h) algún acto u omisión del cargador [, del consignador]⁵⁴ o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 34⁵⁵, de la parte controladora o del destinatario;
- i) la carga, manipulación, estiba o descarga⁵⁶ de las mercancías efectuada, con arreglo a un acuerdo concertado conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 14, salvo que el porteador [o una parte ejecutante] sea quien ejecute esa actividad, obrando en nombre del cargador;
- j) la pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza de las mercancías o a un defecto, cualidad o vicio propio de éstas;
- k) la insuficiencia o las deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador [o en su nombre];
- l) el salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;
- m) medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;
- n) medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente;
- o) actos del porteador⁵⁷ en el ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 15 y el párrafo 2 del artículo 16⁵⁸.

⁵² Deberá estudiarse si la remisión al párr. 1 del art. 18 es necesaria.

⁵³ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar cuál de los términos colocados entre corchetes estima preferible.

⁵⁴ El Grupo de Trabajo tal vez decida que el art. 34 incluye al “consignador” y, en ese caso, mencionarlo expresamente en su texto. De obrarse, así no hará falta mencionarlo en este artículo.

⁵⁵ Deberá estudiarse si la remisión al art. 34 es necesaria.

⁵⁶ Se sugiere hablar de “descarga” al igual que en el art. 14.

⁵⁷ Se ha suprimido el texto “o de una parte ejecutante” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56 a continuación de “porteador” por estimarlo redundante, dado que en los arts. 15 y 16 no se confiere facultad alguna a la parte ejecutante.

⁵⁸ Se han suprimido los corchetes entre los que figuraba este apartado, así como el texto “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”, por estimarse innecesario

4. Pese a lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si el reclamante prueba que:

a) Alguna falta del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el párrafo 1 del artículo 18 causó o contribuyó a causar el hecho o circunstancia que el porteador alega en su descargo; o

b) Un hecho o circunstancia no enumerado en el párrafo 3 del presente artículo contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso y el porteador no puede probar que ese hecho o circunstancia no es imputable a su culpa ni a la de ninguna de las personas mencionadas en el párrafo 1 del artículo 18.

5. Pese a lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será también responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si:

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

b) el porteador no puede probar que la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a ninguno de los hechos o circunstancias mencionados en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo, ni que cumplió su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo previsto en el párrafo 1 del artículo 16.

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

Artículo 18. Responsabilidad del porteador por actos ajenos⁵⁹

1. El porteador será responsable del incumplimiento de sus obligaciones conforme al presente Convenio derivado de los actos u omisiones de:

a) una parte ejecutante, y

b) cualquier otra persona⁶⁰, que ejecute o se comprometa a ejecutar cualquiera de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en

a la luz del examen por el Grupo de Trabajo de los arts. 15 y 32 (véanse A/CN.9/510, párrs. 128 a 130, A/CN.9/591, párrs. 157 a 170, y A/CN.9/594, párrs. 195 a 198.

⁵⁹ El Grupo de Trabajo suprimió el art. 18, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56, a raíz de sus deliberaciones sobre el art. 28 (A/CN.9/594, párr. 186). Se ha suprimido el texto de apertura del párr. 1 “A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 20” a fin de evitar toda remisión innecesaria.

⁶⁰ Se ha suprimido el texto “incluidos los subcontratistas, empleados y auxiliares o representantes de una parte ejecutante” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56 a continuación de la palabra “porteador”, al estimarlo redundante al figurar ahora ese texto en la definición de “parte ejecutante” en el art. 1 6).

la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control⁶¹.

[2. El porteador será responsable con arreglo al párrafo 1 del presente artículo únicamente cuando la parte ejecutante u otra persona de cuyo acto u omisión deba responder haya actuado en el marco de las funciones que tenga encomendadas en calidad de subcontratista, empleado, o auxiliar o representante.]⁶²

Artículo 19. Responsabilidad de las partes ejecutantes marítimas

1. La parte ejecutante marítima [que haya recibido inicialmente las mercancías para su transporte en un Estado Contratante o que las haya entregado finalmente en un Estado Contratante, o que haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto de un Estado Contratante,]⁶³:

a) Quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador con arreglo al presente Convenio y gozará de los derechos y excepciones que el Convenio reconoce al porteador si el hecho causante de la pérdida, el daño o el retraso ocurrió durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de descarga del buque, y mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia, o en cualquier otro momento en la medida en que estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte, y

b) Será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones establecidos en el presente Convenio que sea imputable a los actos u omisiones de cualquier persona a quien haya encomendado la ejecución de cualquiera de las obligaciones que incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte⁶⁴.

2. [Una parte ejecutante marítima sólo será responsable, con arreglo al párrafo 1 del presente artículo, cuando dicha otra persona haya cometido el acto o la

⁶¹ Se ha suprimido, por redundante, la frase “como si dichos actos u omisiones hubieran sido propios” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56.

⁶² El Grupo de Trabajo tal vez estime oportuno suprimir este párrafo que puede suscitar problemas de índole probatoria en algunos países en supuestos, por ejemplo, en el que un empleado haya ocasionado un incendio con un cigarrillo o haya robado carga y el tribunal haya dictaminado que no estaba obrando en el ejercicio de su función de subcontratista o de empleado. Dicha supresión dejaría esta cuestión al arbitrio del derecho interno. Cabría adoptar el mismo criterio en el párr. 2 del art. 34.

⁶³ Se ha insertado el texto “que haya recibido inicialmente... o que haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto de un Estado Contratante” a título de solución preferible a la inserción de un párr. 5 efectuada en párr. 44 de A/CN.9/WG.III/WP.61, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 140 a 145). El texto del párr. 5 en A/CN.9/WG.III/WP.61 decía: “El presente artículo no será aplicable a menos que el lugar en que la parte ejecutante marítima reciba inicialmente las mercancías o el lugar en que efectúe su entrega final se encuentre en un Estado Contratante.” Se ha insertado además el texto “o que haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto de un Estado contratante” a fin de precisar mejor el alcance de esta disposición.

⁶⁴ Por razones de coherencia se ha fusionado en un solo apartado, en el art. 19, los apartados a) y b) del art. 20 en A/CN.9/WG.III/WP.56, trasladándose además el párr. 3 del art. 20 en A/CN.9/WG.III/WP.56 al párr. 1 del art. 19, donde figura ahora como apartado b).

omisión en el marco de las funciones que tenga encomendadas en calidad de subcontratista, empleado, o auxiliar o representante suyo.]⁶⁵

3. Si el porteador acepta asumir otras obligaciones además de las que le impone el presente Convenio, o si acepta que su responsabilidad sea superior a los límites establecidos en los artículos 63 y 62⁶⁶ y en el párrafo 5 del artículo 25, ninguna parte ejecutante marítima quedará obligada por esa aceptación, salvo que ella misma haya aceptado expresamente esas obligaciones o esos límites.

4. Si se ejercita una acción⁶⁷ [contra una parte ejecutante marítima⁶⁸] [contra un empleado o un auxiliar o representante del porteador o de una parte ejecutante marítima⁶⁹,] [contra alguna de las personas mencionadas en el párrafo 1 del artículo 18 o en el apartado a) del párrafo 1 del presente artículo que no sea el porteador⁷⁰,] dicha persona podrá oponer toda excepción y límite de responsabilidad que pueda invocar el porteador con arreglo al presente Convenio, siempre y cuando [haya actuado] [pruebe que actuó⁷¹] en el marco de las funciones que tenga encomendadas en calidad de subcontratista, empleado, o auxiliar o representante.

Artículo 20. Solidaridad y suma indemnizable

1. En caso de ser el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas conjuntamente responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, su responsabilidad será solidaria [, de manera que cada uno de los sujetos responsables lo será por la totalidad del importe de la pérdida, el daño o el retraso, sin perjuicio de las acciones de repetición que puedan ser ejercitadas entre ellos⁷²], pero únicamente hasta los límites previstos en los artículos 25, 62 y 63.

⁶⁵ Por razones de coherencia con el art. 18, se ha trasladado la última oración del párr. 1 b) del art. 20 en A/CN.9/WG.III/WP.56 para formar el párr. 2 del art. 19. Se ha colocado este texto entre corchetes al igual que se ha hecho con otros textos similares de la presente versión del proyecto. Véase también la nota 62 del art. 18 2), y la nota 110 del art. 34 2).

⁶⁶ 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 art. 62, pues se sostuvo que si bien era aceptable hacer remisión a los párrs. 1, 3 y 4 del art. 62 no debería hacerse remisión a su párr. 2 por no ser la parte ejecutante responsable por daños no ubicados en 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 art. 62 en el proyecto de convenio.

⁶⁷ Se ha suprimido “con arreglo al presente Convenio”, que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56, para dar mayor alcance a la presente regla, que se verá limitada por el empleo de “con arreglo al presente Convenio” hacia el final del presente párrafo.

⁶⁸ Este mismo enfoque figuraba en la variante A del art. 20 4) de A/CN.9/WG.III/WP.56.

⁶⁹ Este enfoque refleja el adoptado en el art. 4 2) de A/CN.9/WG.III/WP.56.

⁷⁰ Este enfoque refleja el de la variante B del art. 20 4) en A/CN.9/WG.III/WP.56. En esta nueva variante no figura el texto “incluidos los empleados o los auxiliares o representantes del porteador contractual o de una parte ejecutante marítima” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56, al haberse incluido ese concepto en la definición de “parte ejecutante marítima” del art. 1.

⁷¹ Tal proceda eliminar el texto del segundo par de corchetes, dejando el texto del primer par de corchetes, a fin de reducir la carga de la prueba impuesta a la persona que desee invocar alguna excepción o límite de la responsabilidad del porteador.

⁷² Conforme a lo decidido en los párrs. 12 y 17 de A/CN.9/552 se insertó el texto entre corchetes para dotar de mayor claridad al término “responsabilidad solidaria”. Ahora bien, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar el empleo que se hace del término “responsabilidad solidaria”

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

[3. Cuando un reclamante haya obtenido indemnización de una parte ejecutante no marítima por pérdida o daño de las mercancías, o por retraso en su entrega, la suma recibida deberá ser deducida de toda demanda subsiguiente que presente, por esa pérdida, daño o retraso, contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima⁷³.]

Artículo 21. Retraso

Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de acuerdo, dentro del plazo que pueda razonablemente esperarse de un porteador diligente, a la luz de los términos del contrato, así como de toda costumbre, práctica o uso aplicable⁷⁴ y de las circunstancias del viaje.

Artículo 22. Cálculo de la indemnización

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 62, la indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega, determinados conforme a lo dispuesto en el artículo 11.

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

3. En caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite resultante de lo previsto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, salvo que el porteador y el cargador hayan convenido en calcular la indemnización de un modo diferente, sin sobrepasar los límites establecidos en el capítulo 19.

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”).

⁷³ Conforme se decidió en los párrs. 14 y 17 de A/CN.9/552, se ha preparado una versión revisada en espera de que se opte por examinar más a fondo la preparación de una regla uniforme sobre sumas deducibles del importe de las reclamaciones o por dejar esta cuestión al arbitrio del derecho interno. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la utilidad de este párrafo, por si procede suprimirlo. De suprimirse la definición de “parte ejecutante no marítima”, cabría sustituir el texto “una parte ejecutante no marítima” por “una parte ejecutante, que no sea la del tramo marítimo”.

⁷⁴ Al igual que en otras disposiciones del proyecto de convenio, tales como su art. 11, se ha insertado el texto “toda costumbre, práctica o uso aplicable” en lugar del texto “las características del transporte” que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.56.

Artículo 23. Aviso en caso de pérdida, daño o retraso

1. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en los datos del contrato, a menos que se dé aviso⁷⁵ de la pérdida o el daño de las mercancías⁷⁶, con indicación de su naturaleza general, al porteador o a la parte ejecutante que las haya entregado, antes o en el momento mismo de efectuarse esa entrega, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, dentro de los [tres días laborables] [siete días] [siete días laborables en el lugar de la entrega] [siete días naturales] siguientes a la entrega. No será necesario dicho aviso respecto de la pérdida o el daño que se haya constatado en el curso de una inspección conjunta de las mercancías efectuada por la persona a la que se haga la entrega⁷⁷ y el porteador o la parte ejecutante marítima cuya responsabilidad sea alegada⁷⁸.

2. No se deberá indemnización alguna por pérdida imputable a retraso con arreglo a los artículos 21 y 63, salvo que se haya dado aviso al porteador dentro de los veintiún días naturales siguientes a la entrega de las mercancías.

3. Cuando, conforme a lo prescrito en el presente artículo, se dé aviso a la parte ejecutante que haya realizado la entrega de las mercancías, dicho aviso surtirá el mismo efecto que el aviso dado al porteador; del mismo modo, el aviso dado al porteador surtirá el mismo efecto que el aviso dado a la parte ejecutante marítima.

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

CAPÍTULO 7. DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS A CIERTAS ETAPAS DEL TRANSPORTE

Artículo 24. Desvío de ruta durante el transporte por mar

Cuando con arreglo al derecho interno aplicable, un desvío de ruta constituya un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho desvío no privará, de por sí, al porteador o a una parte ejecutante marítima de ninguna excepción o límite de la responsabilidad que sea invocable con arreglo al presente Convenio, salvo en la medida de lo previsto en el artículo 64⁷⁹.

⁷⁵ Se suprimió por irrelevante, el texto “[por el destinatario o en su nombre]”, dado que lo importante es que se haya dado aviso y no quién lo dio.

⁷⁶ Se suprimió, por innecesario, el texto “o concerniente a las mismas”.

⁷⁷ Se ha sustituido “destinatario” por “persona a la que se haga la entrega” a fin de aclarar que lo que interesa en esta disposición es que la inspección conjunta se haga con la persona que recibe efectivamente las mercancías y no con el destinatario en sentido jurídico estricto.

⁷⁸ Se ha optado por la variante A del párr. 1 en A/CN.9/WG.III/WP.56, al estimarse que su texto es más claro que el de la variante B, sin alterar en nada su contenido.

⁷⁹ Se han suprimido las variantes A y B que figuraban en A/CN.9/WG.III/WP.56 por resultar confusas al duplicar lo dispuesto en los apartados l) y m) del párr. 3 art. 17. El nuevo texto propuesto está inspirado en el que figura en las notas 105 y 424 del documento A/CN.9/WG.III/WP.56, que se estimó preferible.

*Artículo 25. Transporte sobre cubierta*⁸⁰

1. Las mercancías sólo podrán transportarse sobre la cubierta de un buque:
 - a) Si así lo exige alguna norma aplicable; o
 - b) Si las mercancías se transportan en o sobre contenedores⁸¹ que viajan sobre cubiertas que están especialmente equipadas para el transporte de esos contenedores; o
 - c) Si el transporte sobre cubierta se hace conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, o⁸² conforme a alguna costumbre, uso o práctica del ramo comercial de que se trate.
2. El régimen de la responsabilidad del porteador enunciado en el presente Convenio será aplicable a la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobre cubierta conforme a lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo, pero el porteador no será responsable de toda pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías que sea imputable a algún riesgo especial de su transporte sobre cubierta, siempre que las mercancías se hayan transportado con arreglo a lo previsto en los apartados a) o c) del párrafo 1 del presente artículo⁸³.
3. De haberse transportado las mercancías sobre cubierta en casos distintos de los autorizados por el párrafo 1 del presente artículo, el porteador será responsable por toda pérdida o daño de las mercancías o retraso en su entrega que sea exclusivamente imputable a su transporte sobre cubierta y no podrá invocar las excepciones previstas en el artículo 17.
4. El porteador no podrá invocar el apartado c) del párrafo 1 del presente artículo frente a un tercero que haya adquirido de buena fe un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, salvo que se indique en los datos del contrato que las mercancías pueden ser transportadas sobre cubierta⁸⁴.
- [5. Si el porteador y el cargador convienen [expresamente] en que las mercancías sean transportadas sobre cubierta, el porteador no tendrá derecho a limitar su responsabilidad por toda pérdida, daño o retraso en la entrega de las

⁸⁰ Texto de A/CN.9/WG.III/WP.56 con mejoras textuales que no alteran su contenido.

⁸¹ Se ha suprimido, por redundante, el texto “[, diseñados para dicho transporte, y]”.

⁸² Se han suprimido los corchetes colocados en torno a “lo estipulado en el contrato de transporte, o” que se colocaron a espera del examen, ya completado por el Grupo de Trabajo, de la autonomía contractual (A/CN.9/552, párr. 106).

⁸³ Según se dice en los párrs. 108 y 109 de A/CN.9/552, tal vez se haya de examinar más en detalle el párr. 2 a la luz del art. 17 (6), pese a que ese examen tal vez sea innecesario a raíz de los cambios introducidos en el art. 17 (6).

⁸⁴ Como se indica en los párrs. 110 y 111 de A/CN.9/552, proseguirá el examen de este párrafo, que figuraba anteriormente como art. 26 3) en A/CN.9/WG.III/WP.56, así como el de la cuestión de si debe ser aplicable a un tercero de buena fe que haya depositado su confianza en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico no negociable, una vez que se haya examinado la cuestión de los derechos de terceros en el marco de la autonomía contractual.

mercancías [[que sea imputable únicamente a] [en la medida en que ese daño resulte de] su transporte sobre cubierta⁸⁵].⁸⁶

Artículo 26. Transporte anterior o posterior al transporte por mar⁸⁷

1. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías o el hecho o circunstancia que haya ocasionado el retraso en su entrega se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero exclusivamente antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque, o exclusivamente después de ser descargadas las mercancías del buque, el régimen del presente Convenio no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento⁸⁸ internacional [o norma de derecho interno] que, al producirse dicha pérdida, daño, o hecho o circunstancia:

a) [Variante A del apartado a]: conforme a los términos de dicho instrumento internacional [o norma de derecho interno], sean aplicables a la totalidad o a una parte de las actividades que el porteador lleva a cabo durante dicho período con arreglo al contrato de transporte⁸⁹;

[Variante B del apartado a]: conforme a los términos de dicho instrumento internacional [o norma de derecho interno], serían aplicables a la totalidad o a una parte de las actividades del porteador en el caso de que el cargador hubiera celebrado por separado un contrato directo con el porteador respecto del segmento del transporte donde haya ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o algún hecho o circunstancia causante del retraso en su entrega⁹⁰;

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

c) no puedan ser modificadas en medida alguna por la voluntad de las partes⁹¹, o no puedan serlo en detrimento del cargador, a tenor de dicho instrumento [o norma de derecho interno].

⁸⁵ Conforme se decidió en los párrs. 113, 114 y 117 de A/CN.9/552, se colocó entre corchetes el texto “que sea exclusivamente imputable al hecho de que fueran transportadas sobre cubierta”. Se ha insertado ahora una nueva variante.

⁸⁶ Conforme se decidió en los párrs. 116 y 117 de A/CN.9/552, se colocó el párr. 5 entre corchetes para su examen en un ulterior período de sesiones examinándose además su relación con el art. 64.

⁸⁷ Se ha reformulado el párr. 1 de este artículo en A/CN.9/WG.III/WP.56, sin modificarse en modo alguno su contenido.

⁸⁸ Se ha sustituido aquí y en los apartados a) y c) de este mismo párrafo el término “convenio” por “instrumento” a fin de dar entrada a todo reglamento imperativo de alguna organización regional.

⁸⁹ La variante A es el texto del antiguo art. 27 1) b) i) en A/CN.9/WG.II/WP.56. Además conforme se indica en párr. 55 de A/CN.9/WG.III/WP.21, el texto entre corchetes “[independientemente de si es o no necesario emitir un determinado documento a fin de que dicho convenio internacional sea aplicable]” respondía al supuesto de que fuera aplicable al Convenio de 1980 concerniente al transporte ferroviario internacional (“COTIF”). Dado que el Protocolo de 1999 para la Modificación del Convenio COTIF entró en vigor en julio de 2006, se ha suprimido ese texto entre corchetes.

⁹⁰ La variante B está inspirada en la sugerencia enunciada en párr. 224 de A/CN.9/616 y acordada en el párr. 228 de ese mismo documento.

⁹¹ Supresión, por redundante, del término “private” en la versión inglesa.

[2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no afectará a la aplicación del párrafo 2 del artículo 62⁹².]

[3. Salvo disposición en contrario en el [párrafo 1 del presente artículo y en el párrafo 2 del artículo 62], la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima por pérdida o daño de las mercancías, o por retraso en su entrega, se regirá únicamente por el régimen del presente convenio⁹³.]

CAPÍTULO 8. OBLIGACIONES DEL CARGADOR FRENTE AL PORTEADOR

*Artículo 27. Entrega de las mercancías para su transporte*⁹⁴

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

[2. Cuando el porteador y el cargador hayan concluido un acuerdo como el previsto en el párrafo 2 del artículo 14, el cargador deberá cargar, manipular, estibar o descargar las mercancías con el cuidado y la diligencia debidos.]

3. Cuando un contenedor o remolque sea llenado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y anclar el contenido en el contenedor o remolque, o sobre él, con el cuidado y la diligencia debidos, de tal modo que no plantee riesgo alguno para las personas o bienes.

Artículo 28. Obligación del cargador y del porteador de facilitar información e instrucciones

Sin perjuicio de las obligaciones del cargador a tenor del artículo 30, el porteador y el cargador responderán a toda solicitud, que el otro les haga, de información o de las instrucciones necesarias para la manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, si esa información obra en poder de la parte requerida o si ésta puede razonablemente dar esas instrucciones, y si el solicitante no puede obtenerlas por algún otro conducto razonable⁹⁵.

⁹² Si se suprime el art. 62 2) deberá suprimirse asimismo el párr. de este artículo.

⁹³ Se ha sustituido el párr. 3 en A/CN.9/WG.III/WP.56 por el texto enunciado en el párrafo 36 de A/CN.9/WG.III/WP.78, examinado por el Grupo de Trabajo en párrs. 233 y 235 de A/CN.9/616. Pese a las modificaciones de su texto su finalidad es la misma que la del texto anterior en párr. 54 de A/CN.9/WG.III/WP.21 en cuanto a regla de conflicto de leyes destinadas a salvaguardar la aplicabilidad de todo convenio de transporte por tierra que sea aplicable en el interior de un país.

⁹⁴ Versión simplificada de este artículo (A/CN.9/591, párrs. 113 y 120), a la luz de las notas 116 y 435 de A/CN.9/WG.III/WP.56, con miras a aclarar que el párr. 1 se refiere al estado de las propias mercancías y a su envasado, mientras que los párrs. 2 y 3 se refieren al estibado correcto de las mercancías. El párr. 2 prevé el supuesto de que se haya pactado una cláusula FIO(S) con arreglo a lo previsto en el art. 14 2).

⁹⁵ Versión revisada basada en la variante C del párr. 14 de A/CN.9/WP.67, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párr. 186). Este artículo tal vez sea redundante a la luz de lo dispuesto en el art. 29.

*Artículo 29. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos*⁹⁶

1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador cualesquiera instrucciones, información y documentos relativos a las mercancías que éste no pueda razonablemente obtener por algún otro conducto y que puedan ser razonablemente⁹⁷ necesarios para:

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

b) El cumplimiento por el porteador de las leyes y reglamentos o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas⁹⁸ relativa al transporte previsto, siempre y cuando el porteador haya notificado oportunamente al cargador cuáles son las instrucciones, la información y los documentos que necesita.

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

Artículo 30. Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador

1. [Variante A de la primera oración⁹⁹: El cargador será responsable de la pérdida¹⁰⁰ o el daño ocasionado al porteador [, incluida la pérdida o el daño resultante del retraso,] si el porteador prueba que dicha pérdida o daño fue causada por las mercancías¹⁰¹ o por el incumplimiento de alguna de las obligaciones del cargador a tenor del artículo 27 o de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 29. [Variante B de la primera oración¹⁰²: El cargador será responsable frente al porteador de la pérdida [o el daño] [, el daño o el retraso] que resulte del incumplimiento de alguna de sus obligaciones a tenor de los artículos 27 y 29, siempre y cuando la pérdida [o daño] [, daño o retraso] sea imputable al cargador o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 34]. A reserva de lo dispuesto en los artículos 31 y 32, el cargador quedará exonerado de la totalidad o de parte de

⁹⁶ Texto basado en el del párr. 6 de A/CN.9/WG.III/WP.69, con elementos de la variante A del párr. 20 de A/CN.9/WG.III/WP.67 conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 187 a 194).

⁹⁷ El Grupo de Trabajo tal vez desee suprimir el adverbio “razonablemente” que aparece por segunda vez aquí, si estima que basta con emplear el adjetivo “necesarios”.

⁹⁸ Se ha reintroducido el término “autoridades públicas” en los párrs. 1 y 2 de este artículo por razones de coherencia con el lenguaje utilizado en el art. 17 3) d).

⁹⁹ Versión inspirada en las deliberaciones del Grupo de Trabajo en su 16º período de sesiones (A/CN.9/591, párr. 136 a 153). Se han suprimido las variantes A y B del anterior párrafo 2 en A/CN.9/WG.III/WP.56, así como el párr. 3, y el contenido del párr. 2, en sus variantes A y B, concerniente a la responsabilidad estricta del cargador respecto de la exactitud de la información facilitada, figura ahora en un nuevo art. 31. El texto de la variante A refleja el del art. 17 1).

¹⁰⁰ Esta pérdida puede incluir toda pérdida imputable a retraso.

¹⁰¹ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la procedencia de la frase “causada por las mercancías” en este contexto.

¹⁰² La variante B está tomada del párr. 25 de A/CN.9/WG.III/WP.67, con la adición de la segunda oración de la variante A, destinada a facilitar la articulación de la regla de este párrafo con la del párr. 2.

su responsabilidad si prueba [que la causa o una de las causas de la pérdida [o el daño] [, el daño o el retraso] no es culpa suya ni de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 34.

2. Cuando el cargador quede exonerado de parte de su responsabilidad con arreglo al presente artículo, deberá únicamente responder de aquella parte de la pérdida o el daño que sea culpa suya o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 35¹⁰³.

*Artículo 31. Información requerida para enunciar los datos del contrato*¹⁰⁴

1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador la información precisa requerida para enunciar los datos del contrato y emitir un documento de transporte o un documento electrónico de transporte, incluidos los datos indicados en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del artículo 37, así como el nombre de la parte que deba identificarse como cargador en los datos del contrato, el nombre del destinatario, si lo hubiera, y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si la hubiere.

2. Se entenderá que el cargador garantiza, en el momento en que sean recibidos por el porteador, la exactitud de los datos que le haya facilitado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo. El cargador indemnizará al porteador de toda pérdida [o daño], [, daño o retraso] que resulte de la inexactitud de esos datos o del documento así emitido.

*Artículo 32. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas*¹⁰⁵

Cuando, por razón de su naturaleza o características, las mercancías constituyan [, lleguen a constituir] o pueda razonablemente prever que lleguen a constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

a) El cargador deberá informar con la oportunidad debida al porteador de la naturaleza o las características peligrosas de las mercancías, antes de que el consignador las entregue al porteador o a una parte ejecutante. De no hacerlo así, y de no tener el porteador o alguna parte ejecutante conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas, el cargador será responsable frente al porteador de toda pérdida [o daño] [, daño o retraso] que resulte [del transporte de dichas mercancías] [de dicho incumplimiento de su obligación de informar].

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

¹⁰³ Esta nueva disposición enunciada en el párr. 2 está inspirada en la regla del párr. 6 del art. 17 y tiene por objeto impartir igual trato a este respecto al cargador y al porteador.

¹⁰⁴ Tomado del apartado c) del art. 30, en A/CN.9/WG.III/WP.56, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/591, párrs. 148 y 153).

¹⁰⁵ Texto basado en el del párr. 31 de A/CN.9/WG.III/WP.67, sin el párr. 4, revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 195 a 198).

*Artículo 33. Asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador*¹⁰⁶

1. El cargador documentario¹⁰⁷ quedará sujeto a las obligaciones y responsabilidades impuestas al cargador a tenor del presente capítulo y del artículo 57 y gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente capítulo y el capítulo 14 reconocen al cargador.

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

*Artículo 34. Responsabilidad del cargador por actos ajenos*¹⁰⁸

1. El cargador será responsable del incumplimiento de sus obligaciones conforme al presente Convenio derivado de los actos u omisiones de cualquier persona, incluidos los subcontratistas, empleados y auxiliares o representantes, a quien haya encomendado la ejecución de sus obligaciones, como si dichos actos u omisiones hubieran sido propios [, pero el cargador no será responsable de los actos u omisiones del porteador ni de ninguna parte ejecutante que actúe en su nombre y a quien haya encomendado la ejecución de sus obligaciones a tenor del presente capítulo¹⁰⁹].

[2. El cargador será responsable con arreglo al párrafo 1 del presente artículo únicamente cuando la persona de cuyo acto u omisión deba responder haya actuado en el marco de las funciones que tenga encomendadas en calidad de subcontratista, empleado, o auxiliar o representante¹¹⁰.]

¹⁰⁶ Con las revisiones acordadas en párrs. 171 a 175 de A/CN.9/591.

¹⁰⁷ Se ha trasladado la primera oración del párr. 1 A/CN.9/WG.III/WP.56 al párr. 10 del art. 1 como definición de “cargador documentario”.

¹⁰⁸ Se revisó el texto a la luz del párr. 41 de A/CN.9/WG.III/WP.55, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/591, párrs. 178 a 180). Conforme se observó respecto del art. 17 3) h), el Grupo de Trabajo tal vez desee decidir si el “consignador” está o no incluido en el art. 34, y caso de ser así, si debe ser mencionado expresamente en su texto.

¹⁰⁹ El texto entre corchetes está tomado del párr. 2 de este artículo en A/CN.9/WG.III/WP.56, a fin de reflejar el texto del art. 18. Este texto tenía por objeto ocuparse de la cuestión de las cláusulas FIO (sin gastos de carga y descarga y sin gastos de carga, estiba y descarga) en el art. 14 2), pero se ha suprimido ahora la referencia en el art. 17 3) i) al cumplimiento efectivo de las obligaciones por el cargador o por toda persona mencionada en el art. 35 (actual art. 34), o alguna otra parte por el texto “efectuaba, con arreglo a un acuerdo concertado conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 14, salvo que el porteador [o un parte ejecutante] sea quien ejecute esa actividad, obrando en nombre del cargador”.

¹¹⁰ El Grupo de Trabajo tal vez desee suprimir este párrafo que pudiera ocasionar problemas probatorios en algunos países donde, por ejemplo, tal vez se dictamine que un empleado, que haya provocado un incendio con un cigarrillo o que haya robado carga, estaba obrando al margen del contrato o de su condición de empleado. Dicha supresión dejaría la determinación del ámbito del cometido profesional al arbitrio del derecho interno aplicable. Cabría adoptar ese mismo criterio en el párr. 2 del art. 18.

*Artículo 35. Extinción de la responsabilidad del cargador*¹¹¹

Toda cláusula en un contrato de transporte que disponga que la responsabilidad del cargador o de otra persona designada en los datos del contrato como cargador se extinga, total o parcialmente, de producirse un determinado hecho o a partir de determinado momento, carecerá de efecto alguno:

a) Respecto de cualquier responsabilidad que el presente capítulo imponga al cargador o a la persona indicada en el artículo 35; o

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

[c) En la medida en que dicha cláusula sea contraria a lo dispuesto en el inciso iii) del apartado c) del artículo 61¹¹².]

CAPÍTULO 9. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE

*Artículo 36. Emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte*¹¹³

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

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

b) El cargador o, con el consentimiento del cargador¹¹⁴, el cargador documentario tendrá derecho a obtener del porteador un documento de transporte que, según el cargador estime oportuno, sea o no negociable, o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte que sea igualmente, según se estime oportuno, negociable o no, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni documento de transporte ni documento electrónico de transporte negociable alguno, o que utilizar uno de esos

¹¹¹ Antigua art. 43 2) de A/CN.9/WG.III/WP.32, trasladado aquí desde el cap. 9, concerniente al flete, que se suprimió.

¹¹² Cabría suprimir el apartado c), si se traslada el capítulo sobre la transferencia de derechos a un documento que se prepare más adelante.

¹¹³ Enmendado conforme a lo acordado por el Grupo de Trabajo (A/CN.594, párrs. 223 y 224). Se sugiere reordenar además el texto para aclarar su sentido.

¹¹⁴ Se pensó que la expresión inglesa “*instructs the carrier*” (traducido por “previene ... al porteador”) resultaba demasiado estricta en el original por lo que se ha sustituido por la palabra “consents” (traducido por “con el consentimiento del cargador”).

documentos sea contrario a la costumbre, los usos o la práctica comercial del ramo¹¹⁵.

*Artículo 37. Datos del contrato*¹¹⁶

1. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 36 deberán incluir los siguientes datos, conforme sean facilitados por el cargador:

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

2. Los datos del contrato consignados en el documento o en el documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 36 deberán también incluir:

a) Una indicación del estado y de las condiciones aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;

b) El nombre y la dirección de la persona que se haya identificado¹¹⁷ como porteador;

c) La fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, o en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o en la que se haya emitido el documento de transporte o el documento electrónico de transporte; y

d) El número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.

3. A efectos del presente artículo, la indicación en el apartado a) del párrafo 2 del presente artículo concerniente al “estado y las 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 efectuada en el momento en que el cargador las entregue al porteador o a una parte ejecutante, y

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

¹¹⁵ Como se indica en la nota 127 de A/CN.9/WG.III/WP.32, se reconoció que dado que, conforme a la definición del art. 1 16), 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) del art. 37, el documento de transporte hubiera de cumplir esa función de recibo.

¹¹⁶ Se ha reformulado, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.594, párrs. 225 a 233) el párr. 1 de este artículo, conforme aparecía en A/CN.WG.III/WP.56, distribuyendo su texto, para mayor claridad, entre un párr. 1 concerniente a la información facilitada por el cargador, y un nuevo párr. 2.

¹¹⁷ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en A/CN.9/616, párrs. 18 y 28.

*Artículo 38. Identidad del porteador*¹¹⁸

1. Si se identifica por nombre al porteador en los datos del contrato, todo otro dato en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte concerniente a la identidad del porteador carecerá de toda eficacia en la medida en que no corresponda a esa identificación¹¹⁹.

[2. Variante A

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 transporte se hizo en un buque fletado a casco desnudo, lo que transferirá la responsabilidad contractual por el transporte de las mercancías a la persona identificada como fletador a casco desnudo. [Si el propietario inscrito rebate la presunción enunciada en el presente artículo de que él es el porteador, 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 porteador¹²⁰.]]

Variante B

Si los datos del contrato no identifican a persona alguna como porteador, pero indican que las mercancías fueron cargadas a bordo de un buque designado, se presumirá entonces que el propietario inscrito de ese buque es el porteador, salvo que dicho propietario pruebe que el transporte se hizo en un buque fletado a casco desnudo, e identifique al fletador a casco desnudo facilitando su dirección, en cuyo caso se presumirá que dicho fletador a casco desnudo es el porteador. Cabe también que el propietario inscrito consiga rebatir la presunción de que él es el porteador al identificar al porteador y dar su dirección. El fletador a casco desnudo podrá, a su vez, rebatir de igual modo toda presunción de que él es el porteador¹²¹.]

3. Nada de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo impedirá que el reclamante pruebe que alguna otra persona distinta del propietario inscrito es el porteador¹²².

¹¹⁸ Se ha insertado este nuevo artículo para agrupar las disposiciones concernientes a la identidad del porteador en un único artículo. El primer párrafo del nuevo artículo está tomado del párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.79, mientras que la variante A del segundo párrafo está tomada del art. 40 3) de A/CN.9/WG.III/WP.56, y la variante B de ese mismo párrafo del párr. 5 de A/CN.9/WG.III/WP.79.

¹¹⁹ Se trata de una versión modificada del párr. 4 de A/CN.9/WG.III/WP.79, conforme a lo convenido en el párr. 28 de A/CN.9/616. El texto fue modificado a fin de que el principio convenido por el Grupo de Trabajo resultara igualmente aplicable a un documento de transporte que a un documento electrónico del transporte.

¹²⁰ La variante A está tomada del art. 40 3) en A/CN.9/WG.III/WP.56.

¹²¹ La variante B está inspirada en el texto sugerido en el párr. 5 de A/CN.9/WG.III/WP.79.

¹²² El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la inclusión de una disposición como ésta para que todo propietario de la carga pueda presentar una demanda contra el porteador que estime ser la persona responsable de la pérdida o del daño que haya sufrido, conforme a lo previsto por el Grupo de Trabajo en los párrs. 23 y 28 de A/CN.9/616.

Artículo 39. Firma

1. Todo documento de transporte deberá estar firmado por el porteador o por una persona que actúe en su nombre¹²³.

2. Todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe en su nombre¹²⁴. 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.

Artículo 40. Deficiencias en los datos del contrato

1. La ausencia de uno o más de los datos indicados en los párrafos 1 ó 2 del artículo 37, o la inexactitud de uno o más de dichos datos, no afectará de por sí a la naturaleza jurídica o la validez del documento de transporte o del documento electrónico de transporte.

2. Si los datos del contrato incluyen la fecha, pero sin indicar lo que representa, se entenderá¹²⁵ que esa fecha es:

a) La fecha en que todas las mercancías consignadas en el documento de transporte o en el documento electrónico del transporte quedaron cargadas a bordo del buque, siempre que se haya consignado en los datos del contrato que las mercancías han sido cargadas a bordo del buque¹²⁶; o

b) La fecha en que el porteador o una parte ejecutante haya recibido las mercancías, cuando no se hayan consignado en los datos del contrato que las mercancías han sido cargadas a bordo del buque¹²⁷.

3. Si los datos del contrato no indican el estado o las condiciones aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió del consignador, se entenderá que ese silencio indica¹²⁸ 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 ejecutante¹²⁹.

¹²³ Pese a que el Grupo de Trabajo convino en párrs. 12 y 13 de A/CN.9/616 en que se sustituyera el texto “por el porteador o por una persona que actúen con poder del porteador” por “por el porteador o por una persona que actúe en su nombre”, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si el texto sugerido cumple el objetivo de dejar la regulación del mandato o del poder suficiente del firmante a la ley aplicable. El texto sugerido refleja el del art. 15 1) j) de las Reglas de Hamburgo.

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ Cambio de “*considered*” por “*deemed*” para dar mayor fuerza a esta regla conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo en párrs. 16 y 28 de A/CN.9/626.

¹²⁶ Se sugiere esta inversión de las dos frases de este apartado para mayor claridad del texto.

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ El párr. 3 fue aprobado en cuanto a su contenido (párr. 26 de A/CN.9/616), pero se ha introducido en su texto una aclaración para alinearlo con los cambios introducidos en el art. 42 y con el enfoque adoptado en el art. 16 2) de las Reglas de Hamburgo.

¹²⁹ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si debe hacerse referencia en este artículo al número de originales del conocimiento de embarque que debe consignarse en los datos del contrato a tenor del art. 37 2) d).

*Artículo 41. Reservas concernientes a la descripción de las mercancías en los datos del contrato*¹³⁰

1. El porteador podrá formular reservas a todo dato facilitado con arreglo a los apartados a), b), c) o d) del párrafo 1 del artículo 37 en los supuestos y de la manera que se describen en el presente artículo para indicar que él no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador, y deberá hacerlo siempre y cuando el porteador:

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

b) crea razonablemente que alguna declaración importante consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa¹³¹.

2. De no haber sido entregadas las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor cerrado, el porteador podrá formular reservas a todo dato facilitado con arreglo a lo previsto en los apartados a), b), c) o d) del artículo 37, siempre y cuando el porteador:

a) no disponga de ningún medio materialmente practicable o comercialmente razonable¹³² para verificar los datos facilitados por el cargador, lo que podrá hacer constar indicando cuáles son los datos que no pudo verificar, o

b) tenga buenas razones para estimar que la información facilitada por el cargador es inexacta, en cuyo caso podrá insertar una cláusula indicando lo que razonablemente entienda por datos exactos.

3. De ser entregadas las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor cerrado, el porteador podrá insertar en los datos del contrato una cláusula de reserva respecto de:

a) Todo dato facilitado con arreglo a los apartados a), b) o c) del párrafo 1 del artículo 37, siempre y cuando:

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

ii) haya adquirido de algún otro modo un conocimiento efectivo de su contenido antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte;

b) Todo dato facilitado con arreglo al apartado d) del párrafo 1 del artículo 37, siempre y cuando:

¹³⁰ Se ha reformulado su texto para simplificar y alinear mejor su estructura a la luz de A/CN.9/WG.III/WP.62, párrafos 36 a 39, y de las deliberaciones del Grupo de Trabajo en su 18º período de sesiones (A/CN.9/616, párrs. 29 a 39).

¹³¹ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 35 a 37, 41 y 43 y 44).

¹³² Se ha suprimido aquí en los apartados a) y b) del párr. 4 el texto “puede aprobar que” a raíz de la decisión del Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 38). Se ha insertado el texto “materialmente practicable o comercialmente razonable” a fin de poder suprimir el apartado a) del anterior art. 42 (en A/CN.9/WG.III/WP.56), conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 43 y 44).

- i) ni el porteador ni una parte ejecutante pesaron el contenedor y no había ningún acuerdo previo a su envío entre el cargador y el porteador de que se pesara ese contenedor y se consignara su peso en los datos del contrato; o
- ii) no se dispuso de medio alguno materialmente practicable o comercialmente razonable¹³³ para verificar el peso del contenedor.

*Artículo 42. Valor probatorio de los datos del contrato*¹³⁴

Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a los datos del contrato en los supuestos y en la medida que se indica en el artículo 41¹³⁵:

a) todo documento de transporte o documento electrónico de transporte que deje constancia de la recepción de las mercancías constituirá prueba rebatible de que el porteador recibió las mercancías conforme a lo indicado en los datos del contrato¹³⁶;

b) no se admitirá prueba alguna en contrario presentada por el porteador respecto de lo indicado en los datos del contrato, si esos datos están consignados en:

- i) un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable que haya sido transferido a un tercero que obraba de buena fe, o en
- ii) un documento de transporte no negociable o un documento electrónico de transporte no negociable en el que se indique que el documento ha de restituirse para obtener la entrega de las mercancías y que haya sido transferido a un destinatario que obraba de buena fe¹³⁷.

c) No se admitirá prueba en contrario del porteador frente a un destinatario que haya actuado de buena fe en consideración a datos, que hayan sido consignados con arreglo a lo previsto en el apartado a) del párrafo 2 del artículo 37, en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable, cuando esos datos hayan sido facilitados por el porteador. Para los fines del presente párrafo, serán tenidos por datos facilitados por el porteador los indicados en el apartado a) del párrafo 2 del artículo 37, así como el número de contenedores y el número de identificación de cada uno de ellos, aún cuando no el número de identificación de su respectivo sello o precinto¹³⁸.

¹³³ Se ha insertado aquí el texto “materialmente practicable o comercialmente razonable” a fin de poder suprimir el apartado a) del anterior art. 42 (en A/CN.9/WG.III/WP.56), conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 43 y 44).

¹³⁴ Se ha reajustado el texto presentado en el párr. 58 de A/CN.9/616.

¹³⁵ El contenido del encabezamiento del art. 42 figuraba en el art. 44, en A/CN.9/WG.III/WP.56 que se suprimió.

¹³⁶ Cabe señalar que en este apartado se amplía el alcance del principio enunciado en art. IV 5) f) de las Reglas de La Haya-Visby.

¹³⁷ Se ha reformulado el texto de este inciso para evitar la difícil noción de prueba concluyente, recurriéndose a dicho fin al texto del art. 16 3) b) de las Reglas de Hamburgo, cuyo alcance se ha hecho extensivo a los documentos de transporte y a los documentos electrónicos de transporte no negociables.

¹³⁸ Las aclaraciones efectuadas en el apartado c) respecto de la versión presentada en el párr. 58 de A/CN.9/616 fueron acordadas por el Grupo de Trabajo en el párr. 59 de A/CN.9/616.

Artículo 43. “Flete pagado de antemano”¹³⁹”

Si los datos del contrato¹⁴⁰ contienen la indicación “flete pagado de antemano” o una indicación análoga, el porteador no podrá hacer valer frente al tenedor ni frente al destinatario el hecho de que el flete no haya sido pagado¹⁴¹. El presente artículo no será aplicable si el tenedor o el destinatario es también el cargador.

CAPÍTULO 10. ENTREGA AL DESTINATARIO

Artículo 44. Obligación de aceptar la entrega

Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario que [ejercite cualquiera de sus derechos con arreglo al] [haya intervenido activamente en el] contrato de transporte¹⁴² deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento y lugar indicados en el párrafo 2 del artículo 11.

Artículo 45. Obligación de confirmar la entrega

Cuando el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías lo solicite, el destinatario deberá confirmar la recepción¹⁴³ de las mercancías entregadas por el porteador o por la parte ejecutante en la forma que sea habitual en el lugar de la entrega. Si el destinatario se niega a hacerlo, el porteador podrá denegar la entrega.

Artículo 46. Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable¹⁴⁴

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

a) El porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el párrafo 2 del artículo 11. El porteador podrá denegar la entrega si la persona que alega ser el destinatario no se identifica debidamente como tal, al ser requerida a hacerlo por el porteador;

¹³⁹ Antigua art. 44 1) de A/CN.9/WG.III/WP.32 retenido con los cambios acordados en art. 43 (A/CN.9/552, párr. 162 a 164).

¹⁴⁰ Se ha suprimido el texto “que figuren en un documento de transporte negociable o en un documento electrónico de transporte negociable” a fin de que la regla enunciada sea neutra respecto de los documentos negociables y no negociables, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 81 y 82).

¹⁴¹ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 80), se ha incluido en esta regla el texto sugerido en párr. 59 de A/CN.9/WG.III/WP.62.

¹⁴² 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 destinatario, sino hacer que dicha obligación sea incondicional.

¹⁴³ Se pensó que sería preferible sustituir la expresión “confirmar la entrega” por “confirmar la recepción”, dado que el destinatario podía ciertamente confirmar su propio acto, pero no el cumplimiento por el porteador de su obligación.

¹⁴⁴ Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/591, párrs. 226 y 230), pero se ha invertido el orden de los apartados a) y b) respecto del texto que figura en A/CN.9/WG.III/WP.56.

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

c) De no conocer el porteador el nombre o la dirección del destinatario, o si el destinatario, pese a haberle sido notificada la llegada de las mercancías, no reclama al porteador la entrega de las mismas tras su llegada al lugar de destino, el porteador deberá informar de ello a la parte controladora o, en caso de que, tras un esfuerzo razonable, no consiga localizarla al cargador. En dicho supuesto, la parte controladora o el cargador deberán dar instrucciones para efectuar la entrega de las mercancías. Cuando el porteador, no consiga tras un esfuerzo razonable, localizar a la parte controladora o al cargador, se tendrá por cargador, a los efectos del presente apartado, al cargador documentario;

d) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones de la parte controladora o del cargador, a tenor de lo previsto en el apartado c) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte¹⁴⁵.

[Artículo 47. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido]¹⁴⁶

Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable en el que se [requiera] [exija] [reclame] su restitución para obtener la entrega de las mercancías:

a) El porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el párrafo 2 del artículo 11 una vez que éste, al ser requerido a hacerlo, se haya identificado debidamente y le haya restituido el documento de transporte no negociable. El porteador podrá denegar la entrega si, al ser requerida a hacerlo, la persona que alegue ser el destinatario no se identifica debidamente como tal y deberá denegar la entrega en caso de no serle restituido el documento no negociable. Cuando se haya emitido más de un original de dicho documento, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán su validez o eficacia;

b) Si el destinatario no reclama al porteador la entrega de las mercancías tras su llegada al lugar de destino, o si el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente o a restituir el documento, el porteador deberá informar de ello al cargador. En ese caso, el cargador deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Cuando el porteador, no consiga, tras un esfuerzo razonable localizar al cargador, se tendrá por cargador, a los efectos del presente apartado, al cargador documentario;

c) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador, a tenor de lo previsto en el apartado b) del presente artículo quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al

¹⁴⁵ El apartado d) está inspirado en la oración final del apartado c) de la versión anterior de este artículo, pero figura aparte en un apartado al igual que el texto similar del art. 49.

¹⁴⁶ Texto basado en el art. 48 bis propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.68, párr. 15, con ligeros cambios de redacción acordados por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 208 a 215).

contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte no negociable le haya sido o no restituido¹⁴⁷.]

[Artículo 48. Entrega en caso de haberse emitido un documento electrónico de transporte no negociable que deba ser restituido¹⁴⁸

Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte no negociable en el que se [requiera] [exija] [reclame] su restitución para obtener la entrega de las mercancías:

a) El porteador deberá entregar las mercancías en el momento y lugar indicados en el párrafo 2 del artículo 11 a la persona designada destinatario en el documento electrónico y que disponga de su control exclusivo. Al efectuarse esa entrega, el documento electrónico perderá su validez o eficacia. El porteador podrá denegar la entrega si la persona que alegue ser el destinatario no se identifica debidamente como tal y deberá denegarla si dicha persona no consigue probar por los procedimientos indicados en el artículo 9 que dispone del control exclusivo del documento electrónico;

b) Si el destinatario no reclama al porteador la entrega de las mercancías tras su llegada al lugar de destino, o si el porteador deniega la entrega de conformidad con lo previsto en el apartado a) del presente artículo, el porteador deberá informar de ello al cargador. En ese caso, el cargador deberá dar instrucciones para la entrega de las mercancías. Cuando el porteador, no consiga, tras un esfuerzo razonable, localizar al cargador, se tendrá por cargador, a los efectos del presente apartado, al cargador documentario;

c) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a, las instrucciones del cargador a tenor de lo previsto en el apartado b) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que la persona a quien se hayan entregado las mercancías haya o no demostrado por los procedimientos mencionados en el artículo 9 disponer del control exclusivo del documento electrónico¹⁴⁹.]

Artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable¹⁵⁰

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

a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 44, el tenedor del documento de transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable

¹⁴⁷ El apartado c) de este artículo ha sido formado con la oración final del apartado b) del mismo artículo en A/CN.9/WG.III/WP.68, párr. 15, pero figura en un apartado distinto al igual que el texto similar del art. 49.

¹⁴⁸ Texto basado en el art. 48 ter propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.68, párr. 16, con ligeros cambios de redacción acordados por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 208 a 215).

¹⁴⁹ El apartado c) de este artículo ha sido formado con la oración final del apartado b) del mismo artículo en A/CN.9/WG.III/WP.68, párr. 16, pero figura en un apartado distinto al igual que un texto similar del art. 49.

¹⁵⁰ Revisión conforme a lo acordado por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/591, párrs. 231 a 239, y A/CN.9/595, párrs. 80 a 89) a fin de evitar repeticiones se han fusionado los incisos i) y ii) del apartado a) en A/CN.9/WG.III/WP.56 para formar los apartados a) y b) del texto actual.

estará legitimado para obtener del porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregarlas, según proceda, al tenedor en el momento y lugar indicados en el párrafo 2 del artículo 11:

- i) Una vez que el tenedor haya restituido el documento de transporte negociable y, si se trata de una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 12 del artículo 1, una vez que dicho tenedor se haya identificado debidamente; o
 - ii) Una vez que el tenedor del documento electrónico de transporte negociable haya demostrado su condición de tal por los procedimientos indicados en el apartado c) del párrafo 1 del artículo 9;
- b) El porteador deberá denegar la entrega si no se cumplen las condiciones enunciadas en el inciso i) o en el inciso ii) del apartado a) del presente artículo;
- c) Cuando se haya emitido más de un original del documento de transporte negociable, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán su validez o eficacia. De haberse utilizado un documento electrónico de transporte negociable, dicho documento perderá toda su validez o eficacia al efectuarse la entrega de las mercancías al tenedor del mismo conforme a los procedimientos prescritos en el apartado d) del párrafo 1 del artículo 9;
- d) Si el tenedor no reclama al porteador la entrega de las mercancías tras su llegada al lugar de destino, el porteador deberá informar de ello a la parte controladora o, en caso de que, tras un esfuerzo razonable, no consiga localizarla, deberá informar de ello al cargador. En ese caso, la parte controladora o el cargador deberá dar instrucciones al porteador para la entrega de las mercancías. Cuando el porteador no consiga, tras un esfuerzo razonable, localizar a la parte controladora ni al cargador, se tendrá por cargador, a los efectos del presente apartado, al cargador documentario;
- e) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones de la parte controladora o del cargador, a tenor de lo previsto en el apartado d) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías al tenedor conforme al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte negociable le haya sido o no restituido o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable haya o no demostrado por los procedimientos mencionados en el artículo 9 su condición de tenedor;
- f) Toda persona que adquiera la condición de tenedor de un documento negociable de transporte o de un documento electrónico de transporte negociable, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías conforme a lo previsto en el apartado e) del presente artículo, cuya condición de tenedor esté legitimada por un acuerdo contractual o de otra índole anterior a la entrega, adquirirá todo derecho frente al porteador que se derive del contrato de transporte, que no sea el derecho a la entrega de las mercancías;
- g) No obstante lo dispuesto en los apartados e) y f) del presente artículo, el tenedor que no tuviera conocimiento de dicha entrega ni hubiera podido razonablemente tenerlo en el momento en que adquirió la condición de tenedor

adquirirá los derechos incorporados al documento de transporte negociable o al documento electrónico de transporte negociable.

Artículo 50. Mercancías pendientes de entrega

1. Salvo acuerdo en contrario, y sin perjuicio de cualquier otro derecho que el porteador pueda tener frente al cargador, la parte controladora o el destinatario¹⁵¹, cuando las mercancías hayan quedado sin entregar, el porteador podrá, adoptar por cuenta y riesgo de la persona que tenga derecho a obtener su entrega, todas las medidas respecto de las mismas que las circunstancias puedan razonablemente requerir, incluidas las siguientes¹⁵²:

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

2. A los efectos del presente artículo, se estimará que no fue posible efectuar la entrega de las mercancías si, tras su llegada al lugar de destino¹⁵³:

- a) El destinatario no acepta la entrega de las mercancías conforme a lo previsto en el presente capítulo en el momento y lugar indicados en el párrafo 2 del artículo 11;
- b) Ni la parte controladora ni el cargador pueden ser localizados, o ni el uno ni el otro dan al porteador instrucciones adecuadas conforme a los artículos 46, 47, 48 y 49;
- c) El porteador está facultado para denegar la entrega o está obligado a denegarla a tenor de lo dispuesto en los artículos 46, 47, 48 y 49¹⁵⁴;
- d) El porteador no está facultado para hacer la entrega de las mercancías al destinatario, en virtud de alguna ley o reglamento aplicable en el lugar donde se solicite la entrega; o
- e) El porteador, por algún otro motivo, no puede realizar la entrega de las mercancías.

3. El porteador sólo podrá hacer uso de esas facultades tras haber dado aviso de la llegada de las mercancías a su lugar de destino, con antelación

¹⁵¹ Se ha suprimido el art. 50 de A/CN.9/WG.III/WP.56 y se ha incorporado su contenido al art. 50, a la luz de lo dicho en el 17º período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 90 a 93). Véase también el apartado b) del párr. 2 de este artículo.

¹⁵² El párrafo 1 es una versión enmendada del párr. 2 del art. 51 de A/CN.9/WG.III/WP.56 con el encabezamiento reformulado a la luz de las deliberaciones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 97 a 99).

¹⁵³ El párrafo 2 es una versión enmendada del art. 51 1) a) en A/CN.9/WG.III/WP.56, habiéndose reformulado el encabezamiento conforme a lo indicado por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 96 y 99).

¹⁵⁴ El Grupo de Trabajo tal vez proceda insertar este apartado c) del párrafo 2 para regular el supuesto de que no se hayan entregado las mercancías por estar el porteador ya sea facultado o ya sea obligado a denegar esa entrega.

razonable, a la persona indicada en los datos del contrato como la persona a la que haya de notificarse dicha llegada, de haberse indicado alguna, o al destinatario, la parte controladora o el cargador, en ese orden, y siempre y cuando el porteador conozca su identidad¹⁵⁵.

4. Si las mercancías se venden conforme a lo previsto en el apartado c) del párrafo 1 del presente artículo, el porteador deberá guardar el producto de la venta por cuenta de la persona que tenga derecho a la entrega de las mercancías, sin perjuicio de las deducciones que corresponda hacer por los gastos en que haya incurrido el porteador respecto de las mercancías y por cualquier otra suma que le sea debida en relación con su transporte¹⁵⁶.

5. El porteador no será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías que hayan quedado sin entregar conforme a lo previsto en el presente artículo, salvo que el reclamante pruebe que dicha pérdida o daño se debió a que el porteador no adoptó las medidas que habrían sido razonables, dadas las circunstancias, para conservar las mercancías, y que el porteador sabía o debería haber sabido que dicha pérdida o daño se produciría en caso de no adoptar tales medidas¹⁵⁷.

*Artículo 51. Retención de las mercancías*¹⁵⁸

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

CAPÍTULO 11. DERECHOS DE LA PARTE CONTROLADORA¹⁵⁹

*Artículo 52. Ejercicio y alcance del derecho de control*¹⁶⁰

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

a) el derecho a dar o modificar instrucciones relativas a las mercancías que no constituyan una modificación del contrato de transporte,

b) el derecho a obtener la entrega de las mercancías en algún puerto de escala o, respecto del transporte terrestre, en algún lugar en la ruta, y

¹⁵⁵ El párrafo 3 refleja la incorporación al art. 50 del anterior art. 52 en A/CN.9/WG.III/WP.56, al estimar el Grupo de Trabajo que esta regla debía ser anterior a las siguientes en este artículo (A/CN.9/594, párrs. 102 a 106).

¹⁵⁶ El texto proviene del párr. 3 del art. 51 en A/CN.9/WG.III/WP.56, con cambios que reflejan los pareceres del Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 100 a 101).

¹⁵⁷ Este texto resulta de combinar la segunda oración del anterior art. 46 con el espíritu del anterior art. 53, en A/CN.9/WG.III/WP.56 y refleja las deliberaciones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 107 a 113). La Secretaría sugiere que el texto así revisado debe figurar en este artículo.

¹⁵⁸ Este nuevo texto está basado en el que figura en el párr. 14 de A/CN.9/WG.III/WP.63, y refleja las deliberaciones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 114 a 117).

¹⁵⁹ Revisión del título del capítulo para que responda mejor a su contenido.

¹⁶⁰ Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 10 a 16), con cambios que reflejan el traslado de la definición de “derecho de control” al parr. 15 del art. 1.

c) el derecho a sustituir al destinatario por alguna otra persona, incluida la propia parte controladora.

2. El derecho de control existe durante todo el período de responsabilidad del porteador delimitado en el párrafo 1 del artículo 11.

*Artículo 53. Identidad de la parte controladora y
transferencia del derecho de control*

1. Cuando no se haya emitido ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable¹⁶¹:

a) El cargador será la parte controladora, salvo que, al concluir el contrato de transporte, haya designado parte controladora al destinatario, al cargador documentario o a alguna otra persona;

b) La parte controladora podrá transferir su derecho de control a otra persona. Dicha transferencia será eficaz frente al porteador en el momento en que le sea notificada por el transferente, momento a partir del cual la persona a quien se haya realizado la transferencia pasará a ser la parte controladora;

c) La parte controladora deberá identificarse debidamente en el momento de ejercitar su derecho de control.

2. Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable o un documento electrónico de transporte no negociable en el que se [requiera] [exija] [reclame] su restitución para obtener la entrega de las mercancías:

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

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

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

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

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento de transporte negociable a otra persona de conformidad con lo previsto en el artículo 59. De haberse emitido más de un original del

¹⁶¹ Revisión conforme a lo acordado por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 23 a 36 y 68 a 71). El apartado d) del párr. 1 en A/CN.9/WG.III/WP.56 figura aparte con párr. 5 en este artículo.

documento, deberán transferirse todos los originales para que surta efecto la transferencia del derecho de control;

c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el documento de transporte negociable y, si se trata de una persona mencionada en el inciso i) del apartado a) del párrafo 12 del artículo 1 del presente Convenio, identificarse debidamente. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control¹⁶².

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

a) El tenedor será la parte controladora;

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento electrónico de transporte negociable a otra persona efectuada por los procedimientos indicados en el artículo 9;

c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá probar su condición de tal por los procedimientos indicados en el artículo 9¹⁶³.

5. El derecho de control se extinguirá cuando las mercancías hayan llegado a su destino y hayan sido entregadas conforme a lo previsto en el presente Convenio¹⁶⁴.

[6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 61, la persona que, sin ser el cargador ni el cargador documentario, haya transferido el derecho de control sin haber ejercitado en modo alguno ese derecho, quedará liberada, en virtud de esa transferencia, de toda responsabilidad impuesta a la parte controladora por el contrato de transporte o por el presente Convenio¹⁶⁵.]

Artículo 54. Ejecución por el porteador de las instrucciones que le sean dadas

1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el porteador deberá ejecutar las instrucciones mencionadas en el artículo 52 cuando¹⁶⁶:

a) La persona que las emita esté legitimada para ejercitar el derecho de control;

b) Las instrucciones recibidas puedan ser razonablemente ejecutadas, conforme a sus propios términos, en el momento de ser recibidas por el porteador; y

c) Su ejecución no interfiera con el curso normal de las operaciones del porteador, ni con las prácticas que normalmente siga para realizar la entrega.

¹⁶² Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 37 a 40).

¹⁶³ Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párr. 41).

¹⁶⁴ Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 23 a 36 y 68 a 71). El contenido de este texto figuraba el art. 56 1) d) de A/CN.9/WG.III/WP.56, su traslado se ha hecho en aras de la claridad.

¹⁶⁵ Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 42 a 45). El Grupo de Trabajo convino en colocar este texto entre corchetes en espera de que se examinaran las cuestiones que suscitaba y el art. 60 1) a fin de decidir entonces si se suprimía o modificaba.

¹⁶⁶ Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 46 a 49).

2. En cualquier caso, la parte controladora deberá reembolsar al porteador todos los gastos adicionales en que éste incurra y deberá indemnizarle toda pérdida o daño que pueda sufrir por causa de la ejecución de las instrucciones en el marco de lo previsto en el presente artículo, así como las indemnizaciones que el porteador pueda verse obligado a pagar por la pérdida o el daño [o el retraso en la entrega] de otras mercancías transportadas¹⁶⁷.

3. El porteador podrá exigir a la parte controladora que le proporcione una garantía que cubra los gastos adicionales, la pérdida o el daño que el porteador razonablemente prevea que pueda producirse por causa de la ejecución de las instrucciones que reciba en el marco del presente artículo. De no prestarse esa garantía, el porteador podrá denegar la ejecución de las instrucciones.

4. La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías [o por el retraso] que resulte de alguna desobediencia de las instrucciones de la parte controladora que entrañe un incumplimiento de las obligaciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo se regirá por lo dispuesto en los artículos 17 a 23, y la cuantía de la indemnización que deberá pagar el porteador será determinada conforme a los artículos 62 a 64¹⁶⁸.

Artículo 55. Validez de la entrega

Las mercancías que se entreguen obedeciendo instrucciones dadas en consonancia con lo previsto en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 52 se tendrán por entregadas en el lugar de destino, y les serán aplicables las disposiciones del capítulo 10 relativas a la entrega.

Artículo 56. Modificaciones del contrato de transporte¹⁶⁹

1. La parte controladora será la única persona legitimada para acordar con el porteador alguna modificación del contrato de transporte que no esté prevista en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 52.

2. Cualquier modificación del contrato de transporte, incluidas las previstas en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 52, deberá consignarse en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable o, de solicitarlo la parte controladora, deberá hacerse constar en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable¹⁷⁰. En uno y otro caso, dichas modificaciones deberán ser firmadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39.

3. Las modificaciones que se introduzcan en un contrato de transporte conforme a lo previsto en el presente artículo no afectarán a los derechos ni a las obligaciones de las partes en el contrato que sean anteriores a la fecha en la que dichas modificaciones sean firmadas con arreglo al artículo 39.

¹⁶⁷ Texto revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 50 y 51).

¹⁶⁸ Nuevo texto que sustituye al art. 57 4) en A/CN.9/WG.III/WP.56, conforme a lo pedido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 55 a 58).

¹⁶⁹ Texto del art. 55 en A/CN.9/WG.III/WP.56, reubicado y revisado conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 17 a 22).

¹⁷⁰ Deberá mencionarse aquí el documento de transporte y el documento electrónico de transporte no negociables cuya devolución sea requerida para la entrega conforme a los arts. 47 y 48, caso de decidir el Grupo de Trabajo que constituyen prueba concluyente.

Artículo 57. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador

Si, durante el período en el que las mercancías están bajo su custodia, el porteador o una parte razonablemente necesita obtener información, instrucciones o documentos, además de los ya indicados en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 29, la parte controladora, previa solicitud del porteador o de la parte ejecutante, deberá proporcionarlos en la medida en que le sea posible. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue identificar o localizar a la parte controladora, o si ésta no puede proporcionarle la información, las instrucciones o los documentos adecuados, recaerá en el cargador o en el cargador documentario el deber de hacerlo¹⁷¹.

Artículo 58. Autonomía contractual de las partes

Las partes podrán hacer excepción, en un contrato de transporte, a lo dispuesto en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 52, así como en el párrafo 5 del artículo 53 y en el artículo 54. Las partes podrán asimismo restringir o excluir la posibilidad de transferir el derecho de control prevista en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 53¹⁷².

[CAPÍTULO 12. TRANSFERENCIA DE DERECHOS¹⁷³

Artículo 59. Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable, su tenedor podrá transferir cualquier derecho incorporado al documento mediante la transferencia del propio documento a otra persona:

- a) debidamente endosado a dicha persona o en blanco, si se trata de un documento a la orden, o
- b) sin endoso, si se trata de un documento al portador o endosado en blanco, o,
- c) sin endoso, si se trata de un documento emitido a la orden de una persona determinada y la transferencia tiene lugar entre el primer tenedor del documento y dicha persona¹⁷⁴.

¹⁷¹ El Grupo de Trabajo sugirió, en el párr. 63 de A/CN.9/594, que se hiciera una distinción según que la parte controladora se hubiera mostrado activa o pasiva en la operación. Ahora bien, la Secretaría sugiere que esa distinción no parece necesaria, dado que la parte controladora debe mantenerse al corriente del curso de la operación, y el texto actual ya indica otras partes en la operación a las que podrá dirigirse el porteador para obtener información adicional, caso de que no consiga dar con la parte controladora.

¹⁷² La Secretaría sugiere que se suprima por redundante la cláusula final de este artículo que dice: "Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable toda estipulación de las partes conforme a lo previsto en el presente artículo deberá estar consignada en las condiciones del contrato o deberá ser incorporada a ellas por remisión".

¹⁷³ El texto de este capítulo está tomado de A/CN.9/WG.III/WP.32 con mejoras de redacción. No se ha decidido aún el destino de este capítulo a resultas de la decisión del Grupo de Trabajo en A/CN.9/594 de aplazar su examen.

¹⁷⁴ 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 art. 59 1) en aras de la armonía y por prestarse al

2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable, su tenedor podrá transferir cualquier derecho incorporado al documento, tanto si se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de una persona determinada, mediante la transferencia del documento por los procedimientos prescritos en el artículo 9¹⁷⁵.

Artículo 60. Responsabilidad del tenedor

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 57, el tenedor que no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte, siempre y cuando no sea el cargador, no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ser el tenedor.

2. El tenedor que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte, siempre y cuando no sea el cargador, asumirá [la responsabilidad que le sea impuesta a tenor del contrato, en la medida en que dicha responsabilidad esté consignada en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable o sea deducible del mismo] [la responsabilidad impuesta a la parte controladora en el capítulo 11 y la responsabilidad que corresponda al cargador por el pago del flete, o en concepto de falso flete, sobrestadía y daños por la detención del buque, en la medida en que dicha responsabilidad esté consignada en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable¹⁷⁶].

3. A los efectos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo [y del artículo 44¹⁷⁷], el tenedor, siempre y cuando no sea el cargador, no habrá ejercitado derecho alguno derivado del contrato de transporte, por la sola razón de:

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

b) transferir sus derechos con arreglo al artículo 59.

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 documentos negociables nominativos en el marco de algunos ordenamientos internos.

¹⁷⁵ Como se indicó en la nota 202 de A/CN.9/WG.III/WP.32, el Grupo de Trabajo tomó nota de que el párr. 2 fue examinado por el Grupo de Trabajo en su 15º período de sesiones juntamente con otras disposiciones del proyecto de convenio relativas a los documentos electrónicos.

¹⁷⁶ 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 párr. 2 que reflejara debidamente los pareceres expresados. Ahora bien, los pareceres expresados en los 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 del art. 27).

¹⁷⁷ La inclusión del texto que está entre corchetes dependerá de lo que se decida respecto de la inclusión del texto entre corchetes en el art. 44.

Artículo 61¹⁷⁸. Casos en los que no se ha emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable

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

- a) La transferencia de derechos realizada en virtud de un contrato se regirá por la ley aplicable a dicho contrato;
- b) La transferencia de derechos realizada por un mecanismo diferente del contractual se regirá por la ley aplicable a dicho mecanismo;
- c) La posibilidad de transferir los derechos se regirá por la ley aplicable al contrato de transporte; y
- d) Independientemente de la ley aplicable a tenor de los apartados a) y b) del presente artículo,
 - i) Cualquier transferencia admitida por la ley aplicable podrá efectuarse por medios electrónicos,
 - ii) La transferencia deberá ser notificada al porteador por el transferente o, si lo autoriza la ley aplicable, por la persona a quien se transfiera el derecho, y
 - iii) El transferente y la persona a quien se transfiera el derecho responderán solidariamente de las obligaciones vinculadas a dicho derecho o que se desprendan de él.]

CAPÍTULO 13. LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 62. Límites de la responsabilidad

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 63 y en el párrafo 1 del artículo 64, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio¹⁷⁹ estará 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 que sean objeto de reclamación o litigio, si esta cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor¹⁸⁰ de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo.

¹⁷⁸ El art. 61, anterior 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.9/576, 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 proyecto de art. 61, en los párrs. 212 y 213 de A/CN.9/576.

¹⁷⁹ Se pensó que la adición de una referencia al incumplimiento de las obligaciones del porteador hacía innecesaria la referencia a “concernientes a las” mercancías.

¹⁸⁰ A raíz de la decisión del Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 172 y 174), se ha suprimido la referencia a la “naturaleza” de las mercancías.

Variante A del párrafo 2¹⁸¹

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, cuando a) el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si el retraso en la entrega fue causado¹⁸²] durante el transporte marítimo o durante el transporte anterior o posterior al marítimo, y b) el régimen de algún convenio internacional [o del derecho interno] resulte aplicable, a tenor del artículo 26, de haberse producido dicha pérdida, daño, [o retraso] durante un transporte anterior o posterior al marítimo, el límite de la responsabilidad del porteador por esa pérdida, daño [o retraso] se regirá por el convenio internacional [o el derecho interno¹⁸³] que se habría declarado aplicable en caso de haberse determinado el lugar en que se produjo el daño, o por el presente Convenio, si el límite resultante de su aplicación es superior.]

Variante B del párrafo 2

[2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, cuando el porteador no pueda determinar si las mercancías se perdieron o dañaron [o si el retraso en la entrega fue causado¹⁸⁴] durante el transporte marítimo o durante el transporte anterior o posterior al marítimo, se aplicará el más elevado de los límites de responsabilidad previstos en cualquier norma internacional [o nacional¹⁸⁵] 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 elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, el número de bultos o unidades de carga que, según los datos del contrato, estén colocados en o sobre dicho elemento de transporte será considerado el número de bultos o unidades de carga. Si no se especifica su número, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte serán consideradas una sola unidad de carga.

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

¹⁸¹ De retenerse el art. 62 2), debería alinearse su texto con el del texto del art. 26. El texto de la variante A trata de aclarar el de la variante B, pero sin modificar el enfoque sugerido.

¹⁸² Véase *infra*, nota 184.

¹⁸³ Texto colocado entre corchetes como reflejo del texto del art. 26 1), en espera de la decisión que adopte al respecto el Grupo de Trabajo.

¹⁸⁴ Se mantuvo entre corchetes el párr. 2, y se introdujo, entre corchetes, una referencia a la entrega con retraso de las mercancías, para su ulterior examen.

¹⁸⁵ Véase nota 183 *supra*.

*Artículo 63. Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso*¹⁸⁶

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 64, la indemnización por pérdida o daño físico de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 22 y [, salvo estipulación en contrario,] la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente [a una vez el] [al] flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al párrafo 1 del artículo 62 no podrá exceder del límite que resulte aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 62 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas.

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

1. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el párrafo 1 del artículo 18 podrá limitar la responsabilidad en la que incurra con arreglo a lo dispuesto en el artículo 62¹⁸⁷, o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte¹⁸⁸,] si el reclamante prueba que la pérdida o el daño resultante del incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio era imputable 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 párrafo 1 del artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 63 si el reclamante prueba que el retraso en la entrega resultó de un acto u omisión personal de la persona que haya invocado el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar la pérdida imputable al retraso o temerariamente y a sabiendas de que ese acto u omisión ocasionaría probablemente dicha pérdida.

CAPÍTULO 14. PLAZO PARA PRESENTAR UNA DEMANDA

Artículo 65. Prescripción de acciones

1. No se podrá entablar procedimiento judicial o arbitral alguno, a raíz de reclamaciones o controversias surgidas del incumplimiento de obligaciones

¹⁸⁶ Se ha suprimido la variante B, reteniéndose el texto de la variante A en A/CN.9/WG.III/WP.56, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 181).

¹⁸⁷ Conforme se dice en párrs. 55 y 62 (A/CN.9/552), tal vez se haya de examinar, en el contexto del capítulo 19, la sugerencia de hacer remisión también al art.22.

¹⁸⁸ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616 párrs. 198 y 200), se suprimieron los corchetes en torno al texto “o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte”, reteniéndose dicho texto.

reconocidas en el presente Convenio¹⁸⁹, una vez transcurrido el plazo de dos años¹⁹⁰.

2. El plazo indicado en el párrafo 1 del presente artículo empezará a correr el día en que el porteador haga la entrega de las mercancías o, en casos en que no se efectúe la entrega de las mercancías o se entregue sólo una parte de las mismas¹⁹¹, el último¹⁹² día en el que debía haberse efectuado su entrega. El día en el que comience a correr dicho plazo no será computable a efectos de su vencimiento¹⁹³.

3. Aun cuando haya expirado el plazo enunciado en el párrafo 1 del presente artículo, cualquiera de las partes podrá hacer valer su propia reclamación, a título de excepción o para fines de compensación, contra toda reclamación que esté haciendo valer la otra parte¹⁹⁴.

Artículo 66. Prórroga del plazo de prescripción

No se podrá suspender o interrumpir¹⁹⁵ el plazo de prescripción establecido en el artículo 65, pero la 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 eventual. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado por una o más declaraciones similares.

Artículo 67. 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 establecido en el artículo 65, siempre y cuando se presente la demanda dentro del más largo de los siguientes plazos:

¹⁸⁹ Se ha insertado el texto “en el marco de reclamaciones o controversias surgidas del incumplimiento de obligaciones reconocidas en el presente convenio” a fin de dar a esta regla el mismo alcance que la del art. 62.

¹⁹⁰ Conforme a la decisión del Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 127 a 133), se utilizó como base el texto de la variante B en A/CN.9/WG.III/WP.56 para la revisión efectuada por la Secretaría. Se sugiere un texto que contiene los elementos esenciales convenidos por el Grupo de Trabajo, pero reformulando a fin de evitar la consideración de si los derechos o acciones se han extinguido o han prescrito.

¹⁹¹ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo se ha suprimido la remisión al art. 11 (A/CN.9/616, párrs. 136 y 143) y se ha previsto el supuesto de una entrega parcial al igual que en el art. 20 2) de las Reglas de Hamburgo (A/CN.9/616, párrs. 138).

¹⁹² Se han suprimido los corchetes en torno de “último” conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 133 y 139).

¹⁹³ 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 art. 70 en A/CN.9/WG.III/WP.56, pero previendo alguna posible variante que reflejara los pareceres expresados. Se ha insertado el texto de una de esas variantes, suprimiéndose el del art. 70 de A/CN.9/WG.III/WP.56. Se ha insertado además la última oración del art. 20 3) de las Reglas de Hamburgo.

¹⁹⁴ A raíz de la decisión del Grupo de Trabajo de facultar a las partes para alegar toda reclamación que deseen presentar, a título de excepción, aun cuando haya expirado el plazo de prescripción (A/CN.9/616, párrs. 130 a 131 y 133 y 154), la Secretaría ha preparado el texto del párr. 3 a la luz del artículo 25 2) de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías. A raíz de la inclusión del nuevo texto, se ha suprimido el texto del art. 73 en A/CN.9/WG.III/WP.56.

¹⁹⁵ Se hace referencia a la posibilidad de suspender o interrumpir el plazo de prescripción conforme a lo convenido al respecto por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 132 y 133).

a) el plazo otorgado por la ley del foro ante el que se vaya a entablar el procedimiento; o

b) un plazo de 90 días contado a partir de la fecha en que la persona que vaya a presentar una acción de repetición haya satisfecho la reclamación presentada contra ella o haya sido citada a comparecer en el juicio entablado contra ella¹⁹⁶, si esto sucede antes¹⁹⁷.

Artículo 68. Acciones contra la persona identificada como porteador

Podrá entablarse una acción frente al fletador a casco desnudo del buque o frente a la persona identificada como porteador con arreglo al párrafo 2 del artículo 38¹⁹⁸, aun después de expirado el plazo fijado en el artículo 65, 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 se vaya a entablar el proceso, o

b) un plazo de 90 días contado a partir de la fecha en que se identifique al porteador o en que el propietario inscrito o el fletador a casco desnudo del buque haya rebatido, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 38, la presunción de que él es el porteador¹⁹⁹.

CAPÍTULO 15. VÍA JUDICIAL²⁰⁰

Artículo 69. Acciones contra el porteador

A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo o pacto exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito²⁰¹ en el artículo 70 o en el artículo 75, el demandante tendrá derecho, con arreglo al presente Convenio, a entablar un procedimiento judicial contra el porteador:

a) ante un tribunal competente en cuya demarcación jurisdiccional esté situado uno de los siguientes lugares:

i) el domicilio del porteador²⁰²;

ii) el lugar convenido en el contrato de transporte para la recepción de las mercancías²⁰³;

¹⁹⁶ A raíz de la decisión del Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 152), se ha suprimido el texto de la variante B en A/CN.9/WG.III/WP.56, reteniéndose el texto de la variante A con cambios.

¹⁹⁷ Se ha insertado la frase “si esto sucede antes” para prever el supuesto de que se abran, a raíz de la citación, conversaciones para llegar a un arreglo.

¹⁹⁸ Texto corregido y aclarado a raíz de las revisiones efectuadas en el art. 40 3) en A/CN.9/WG.III/WP.56, reenumerado art. 38 2).

¹⁹⁹ Se ha reformulado este texto a raíz de la revisión del art. 40 3), en A/CN.9/WG.III/WP.56, reenumerado art. 38 2).

²⁰⁰ Cambios sugeridos a la versión de este capítulo publicada en el anexo de A/CN.9/WG.III/WP.75, conforme a lo examinado por el Grupo de Trabajo en párrs. 245 a 266 de A/CN.9/616.

²⁰¹ Se sugiere “cumpla con lo prescrito” en vez de “sea válido”, que se utilizó en el texto anterior.

²⁰² Se habla de “porteador” en vez de “demandado” al igual que en el art. 71 respecto de la acción ejercitada contra una parte ejecutante marítima.

²⁰³ Se ha subdividido en apartado b) del texto en A/CN.9/WG.III/WP.75 en los incisos ii) y iii), para mayor claridad.

- iii) el lugar convenido en el contrato de transporte para la entrega de las mercancías; o
- iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean definitivamente descargadas del buque; o
- b) Ante el tribunal o ante uno de los tribunales que el cargador y el porteador hayan designado de común acuerdo como tribunal competente para pronunciarse respecto de toda reclamación presentada contra el porteador en el marco del presente Convenio²⁰⁴.

*Artículo 70. Pactos para la elección del foro*²⁰⁵

1. La competencia de todo tribunal elegido con arreglo al apartado b) del artículo 69 sólo será exclusiva respecto de las controversias surgidas en el marco de un contrato cuando las partes en ese contrato así lo convengan y siempre y cuando el pacto por el que se confiera competencia jurisdiccional:

- a) Forme parte de un contrato de volumen en el que estén claramente indicados los nombres y las direcciones de las partes y que o bien i) haya sido personalmente negociado, o bien ii) dé claramente a conocer que contiene un pacto para la elección del foro, e indique la sección del contrato de volumen en la que se encuentre el pacto²⁰⁶; y
- b) Designe con claridad a los tribunales, o a uno o más tribunales expresamente nombrados, de un Estado Contratante²⁰⁷.

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

- a) El tribunal elegido esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado a) del artículo 69;
- b) Ese pacto figure en los datos del contrato de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte por el que se deje constancia del contrato²⁰⁸ para el transporte de las mercancías que sean objeto del litigio;

²⁰⁴ El texto del apartado b) sustituye al del apartado d) del art. 76 1) en A/CN.9/WG.III/WP.75, que se ha suprimido en esta nueva versión del proyecto de convenio.

²⁰⁵ Se ha suprimido el primer párrafo de esta disposición que figuraba en el anexo A/CN.9/WG.III/WP.75, y se ha sustituido por una remisión al art. 69 b) insertada en el nuevo párr. 1.

²⁰⁶ Se ha sustituido “ubicación ... en el contrato de volumen” por “sección del contrato de volumen” a fin de alinear este texto con el del art. 89 1) b).

²⁰⁷ Se ha definido el texto “designe con claridad a los tribunales, o a uno o más tribunales expresamente nombrados, y un Estado Contratante”, suprimiéndose los corchetes en donde se había colocado de acuerdo con la decisión del Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 256). Se ha suprimido además el apartado c), que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.75, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 257).

²⁰⁸ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo, se han suprimido los corchetes alrededor del apartado b) y se ha sustituido el texto “emitido respecto de las mercancías” por “se deje constancia del contrato de transporte” (A/CN.9/616, párr. 258).

c) Esa persona haya sido debida y oportunamente notificada de cuál es el tribunal ante el que se vaya a presentar la acción y de que ese tribunal goza de competencia exclusiva al respecto; y

d) [La ley del tribunal que vaya a conocer del caso²⁰⁹] [La ley del lugar [convenido] para la entrega de las mercancías] [La ley del lugar estipulado para la recepción de las mercancías [por el porteador]] [La ley aplicable con arreglo a las normas de derecho internacional privado de la ley del foro²¹⁰] prevea que esa persona quedará obligada por un pacto exclusivo de elección del foro.

[3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impide que un Estado Contratante dé curso a un pacto para la elección del foro que no satisfaga los requisitos enunciados en los párrafos 1 ó 2 del presente artículo. Ese Estado Contratante deberá dar aviso al respecto [a _____]²¹¹.

4. a) Nada de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo o en un pacto para la elección del foro que sea válido con arreglo a lo previsto en el párrafo 3 del presente artículo impedirá que un tribunal que cumpla con los requisitos especificados en [el apartado a)] del artículo 69 y que esté situado en otro Estado Contratante ejerza su jurisdicción sobre la controversia y la resolución de conformidad con el régimen del presente Convenio.

b) A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, ningún pacto para la elección del foro será exclusivo respecto de una acción interpuesta [contra un porteador] con arreglo al presente Convenio^{212,213}

Artículo 71. Acciones contra una parte ejecutante marítima²¹⁴

El demandante tendrá derecho, en el marco del presente Convenio, a entablar un procedimiento judicial contra una parte ejecutante marítima ante un tribunal competente en cuya demarcación jurisdiccional esté situado uno de los siguientes lugares:

a) El domicilio de esa parte ejecutante marítima; o

²⁰⁹ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si es necesario aclarar más el texto para determinar que el “tribunal que vaya a conocer del caso” será necesariamente el tribunal competente, o si cabe que algún otro tribunal conozca del caso.

²¹⁰ Se han insertado diversas variantes conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 259).

²¹¹ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar el efecto combinado de este enfoque y del adoptado en las disposiciones finales.

²¹² El párrafo 4 está dividido en dos apartados conforme a lo indicado por el Grupo de Trabajo en el párr. 80 de A/CN.9/591.

²¹³ Se han colocado los párrs. 4 y 5 entre corchetes para indicar la decisión del Grupo de Trabajo de que si se decide incluir una cláusula de reserva o de remisión explícita concerniente a la totalidad del capítulo sobre la vía judicial, cabría suprimir estos dos párrafos (A/CN.9/616, párr. 260).

²¹⁴ Texto tomado del párr. 73 del informe del 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/591), cuyo contenido fue aceptado por el Grupo de Trabajo en el párr. 84 de ese informe. Se modificó ligeramente el encabezamiento para alinearlos con el del art. 69, y se ha insertado una frase en el apartado b) para prever el supuesto de una parte ejecutante marítima cuya actividad se desarrolle en el marco de un único puerto. Tal vez el Grupo de Trabajo desee además aclarar la relación entre los arts. 70 y 71.

b) El puerto donde esa parte ejecutante marítima recibió inicialmente las mercancías o el puerto donde hizo la entrega definitiva de las mismas, o el puerto donde esa parte ejecutante marítima llevó a cabo sus actividades concernientes a las mercancías²¹⁵.

*Artículo 72. Ningún otro fundamento alegable de la competencia*²¹⁶

A reserva de lo dispuesto en los artículos 74 y 75, no cabrá entablar, con arreglo al presente Convenio, procedimiento alguno contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima ante un tribunal que no se haya designado con arreglo a lo previsto en los artículos 69, [o] 71 [o en el régimen que sea aplicable en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 77²¹⁷].

*Artículo 73. Detención provisional del buque y otras medidas cautelares*²¹⁸

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la competencia de un tribunal para otorgar medidas cautelares, incluida la detención provisional del buque. Un tribunal de un Estado donde se haya otorgado una medida cautelar no gozará de competencia para conocer del fondo del litigio, salvo que:

- a) Se cumplan los requisitos enunciados al respecto en el presente capítulo; o
- b) Esa competencia esté reconocida por algún convenio internacional que sea aplicable en ese Estado²¹⁹.

Artículo 74. Consolidación y traslado de las actuaciones

1. Salvo que se haya concertado un pacto exclusivo de elección del foro que sea válido con arreglo a los artículos 70 [o] 75 [o a toda norma aplicable en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 77²²⁰], de ejercitarse contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima una única acción nacida del mismo incidente, esa acción sólo podrá ejercitarse ante un tribunal que sea designado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 69 como en el artículo 71. De no haber ese tribunal, esa acción sólo podrá ejercitarse ante un tribunal que sea designado con arreglo a lo dispuesto en el apartado b) del artículo 71, si tal tribunal existe.

2. Salvo cuando exista un pacto exclusivo de elección del foro que sea válido con arreglo a los artículos 70 [o] 75 o con arreglo a toda norma que resulte

²¹⁵ Se han suprimido los corchetes que figuraban en la versión de A/CN.9/WG.III/WP.75, así como la palabra “único”, y se ha sustituido el texto “toda su actividad” por “sus actividades”, conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 261).

²¹⁶ Texto tomado del párr. 73 de A/CN.9/591, cuyo contenido fue aceptado por el Grupo de Trabajo en el párr. 84 de ese informe, junto con una aclaración concerniente a la apertura de un procedimiento contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima.

²¹⁷ El texto insertado entre corchetes será necesario si se adopta el criterio de la “remisión parcial explícita” a tenor del art. 77 2).

²¹⁸ Texto tomado del párr. 73 de A/CN.9/591, cuyo contenido fue aceptado por el Grupo de Trabajo en el párr. 84 de ese informe.

²¹⁹ Conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 262), se han suprimido los corchetes, reteniéndose el texto, pero se ha suprimido por redundante el texto “las reglas de aplicación de”.

²²⁰ El texto entre corchetes será necesario si se adopta el criterio de la “remisión parcial explícita” a este capítulo, a tenor del art. 77 2).

aplicable en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 77²²¹], todo porteador o parte ejecutante marítima que ejercite una acción declarativa de la ausencia de responsabilidad o toda otra acción que prive a una persona de su derecho a elegir el foro, con arreglo a lo previsto en los artículos 69 ó 71²²², deberá, retirar esa acción a instancia del demandado, una vez que éste haya designado con arreglo a los artículos 69 ó 71, según cual sea aplicable, un tribunal ante el cual pueda volverse a ejercitar la acción²²³.

*Artículo 75. Pacto concertado a raíz de una controversia y competencia confirmada por la comparecencia del demandado*²²⁴

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

2. Todo tribunal competente²²⁵ de un Estado Contratante ante el que comparezca el demandado, sin impugnar su competencia de conformidad con la ley del foro, será competente para conocer de la controversia.

*Artículo 76. Reconocimiento y ejecución*²²⁶

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

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

a) Basándose en todo motivo para denegar ese reconocimiento o ejecución alegable con arreglo a la ley del foro;

²²¹ El texto entre corchetes será necesario si se adopta el criterio de la “remisión parcial explícita” a este capítulo, a tenor del art. 77 2).

²²² Se ha insertado el texto “declarativa de la ausencia de responsabilidad o toda otra acción que prive a una persona de su derecho a elegir el foro competente con arreglo a lo previsto en los artículos 69 ó 71” y se ha suprimido el texto alternativo que figuraba en A/CN.9/WG.III/WP.75 de conformidad con la decisión del Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 263).

²²³ Se sugiere sustituir el texto final de la versión anterior de este artículo en A/CN.9/WG.III/WP.75 que decía “que podrá volver a ejercitar ante algún tribunal que se haya designado con arreglo al artículo 69 o al artículo 71, según proceda, a elección del demandado” por el texto “una vez que éste (el demandado) haya designado con arreglo a los artículos 69 ó 71, según cual sea aplicable, un tribunal ante el cual pueda volverse a ejercitar la acción” a fin de dejar en claro que el demandado deberá seleccionar el tribunal que pueda conocer del caso, y que no deberá tratar de obstaculizar la presentación de la demanda mediante el ardid de no seleccionar al tribunal competente.

²²⁴ Texto tomado del párr. 73 de A/CN.9/591, cuyo contenido fue aceptado por el Grupo de Trabajo en el párr. 84 de ese informe. Se ha suprimido la frase de apertura “No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo” por estimarse que resulta redundante a raíz de la remisión que ahora se hace al art. 75 en los arts. 69, 70 y 74, y se ha sustituido al comienzo del segundo párrafo el término “tribunal competente” por “tribunal del Estado Contratante”.

²²⁵ Se ha insertado el término “competente” conforme a lo convenido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párr. 264).

²²⁶ Los cambios sugeridos se hacen a la versión que figura en el anexo de A/CN.9/WG.III/WP.75, a fin de acomodar la posible adopción del Grupo de Trabajo del criterio de la reserva o “remisión explícita” total o parcial respecto del art. 15, de conformidad con A/CN.9/616, párrs. 265 y 266.

b) Si hubiera habido que retirar la acción que dio lugar a la resolución, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 74, caso de haber aplicado el tribunal que emitió dicha resolución la normativa en materia de pactos exclusivos de elección del foro que sea aplicable en el Estado donde se solicite el reconocimiento y la ejecución de la resolución; o

c) Si un tribunal de dicho Estado Contratante goza de competencia jurisdiccional exclusiva sobre la controversia que dio lugar a la resolución cuyo reconocimiento y ejecución se solicite, a tenor del régimen aplicable a resultados de una declaración efectuada por ese Estado con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 77.

3. El presente capítulo no menoscabará la aplicación del régimen propio de toda organización regional de integración económica que sea parte en el presente Convenio, en lo concerniente al reconocimiento o la ejecución de sentencias entre Estados miembros de dicha organización regional, con independencia de si ese régimen fue aprobado antes o después del presente Convenio.

Artículo 77. Aplicabilidad del capítulo 15²²⁷

[Variante A

Todo Estado Contratante podrá declarar, conforme a lo previsto en el artículo 94, en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que quedará obligado por lo dispuesto en el presente capítulo.]

[Variante B

Sólo quedarán obligados por lo dispuesto en el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren, de conformidad con lo previsto en el artículo 94, [en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión] [, o en cualquier momento ulterior,] que su régimen será obligatorio para ellos.]

[La variante C constaría del texto de la variante B y del siguiente texto que figuraría como su segundo párrafo:

Todo Estado Contratante que efectúe una declaración, de conformidad con lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo, podrá declarar simultáneamente que no quedará obligado por lo dispuesto en el artículo 70 y que sus tribunales aplicarán en su lugar la normativa que sea por lo demás aplicable en ese Estado Contratante.]

CAPÍTULO 16. VÍA ARBITRAL²²⁸

Artículo 78. Pactos de arbitraje

1. A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar que toda controversia entre ellas concerniente al transporte de las mercancías en el marco del presente Convenio será sometida a arbitraje.

²²⁷ La variante A refleja el criterio de la reserva eventual frente al régimen del capítulo sobre la vía judicial, mientras que la variante B refleja el criterio de la “remisión explícita”, y la variante C que englobaría a las variantes B y C refleja un criterio de “remisión parcial explícita” (véase A/CN.9/616, párrs. 246 a 252).

²²⁸ El texto de este capítulo lleva los cambios sugeridos al del párr. 270 de A/CN.9/616.

2. El procedimiento de arbitraje deberá ser abierto, a elección de la persona que presente una demanda contra el porteador, en²²⁹:

- a) Algún lugar designado al efecto en el pacto de arbitraje; o
- b) Todo otro lugar situado en un Estado en donde se encuentre alguno de los lugares señalados en los apartados a), b) o c) del artículo 69.

3. La designación del lugar del arbitraje efectuada en el pacto de arbitraje será vinculante para toda controversia entre las partes en dicho pacto, si ese pacto figura en un contrato de volumen que indique claramente los nombres y las direcciones de las partes y que:

- a) haya sido personalmente negociado; o
- b) dé a conocer con claridad que se ha concertado un pacto de arbitraje, indicando la sección del²³⁰ contrato de volumen en la que figure dicho pacto²³¹.

4. De haberse concertado un pacto de arbitraje de conformidad con lo previsto en el párrafo 3 del presente artículo, toda persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará obligada por la designación del lugar del arbitraje efectuada en dicho pacto si:

a) El lugar del arbitraje indicado en el pacto está situado en alguno de los lugares indicados en los apartados a), b) o c) del artículo 69;

[b) El texto de ese pacto está consignado en los datos del contrato de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte que deje constancia del contrato por el que se rija el transporte de las mercancías que sean objeto de la reclamación presentada;]

c) Esa persona haya sido debida y oportunamente notificada de cuál es el lugar del arbitraje; y

d) La ley aplicable²³² prevea que esa persona pueda quedar obligada por el pacto de arbitraje.

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

²²⁹ Se ha suprimido como redundante el texto “en alguno de los lugares siguientes”.

²³⁰ Se ha sustituido “la ubicación en el contrato” por “la sección ... en la que figure” como reflejo del lenguaje empleado en el art. 89 1) b).

²³¹ Se ha sustituido para mayor precisión el texto “(la ubicación) de dicho pacto en el” por “(la sección del contrato de volumen) en la que figure (el pacto)”.

²³² Se sugiere en este texto suprimir la referencia “[al pacto de arbitraje]” que ha suscitado en el pasado confusión respecto de cuál es la ley aplicable.

*Artículo 79. El pacto de arbitraje en el transporte no regular*²³³

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la obligatoriedad de un pacto de arbitraje incorporado a un contrato de transporte no regular al que sea aplicable el presente Convenio o su régimen por razón de:

- a) Lo dispuesto en el artículo 7; o
- b) La remisión expresa al régimen del presente Convenio efectuada por las partes en un contrato de transporte que por lo demás no sería objeto del mismo.

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

a) Las condiciones de ese pacto de arbitraje sean las mismas que las de un pacto de arbitraje inserto en un contrato de fletamento o en algún otro contrato de transporte excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el artículo 7; o

b) Dicho pacto de arbitraje: i) incorpore por remisión las condiciones de un pacto de arbitraje que figure en un contrato de fletamento o en algún otro contrato de transporte excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio a tenor de lo dispuesto en el artículo 7; ii) contenga una remisión expresa a la cláusula compromisoria de un contrato de fletamento; y iii) identifica a las partes en un contrato de fletamento, dando además la fecha del mismo.

Artículo 80. Pactos de arbitraje concertados a raíz de una controversia

Pese a lo dispuesto en el presente capítulo y en el capítulo 15, una vez surgida la controversia, las partes en la misma podrán pactar entre ellas que esa controversia se dirimirá por arbitraje en el lugar que para ello designen.

*Artículo 81. Aplicabilidad del capítulo 16*²³⁴

[Variante A

Todo Estado Contratante podrá declarar, conforme a lo previsto en el artículo 94, en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que no quedará obligado por el régimen del presente capítulo.]

[Variante B

El régimen de este capítulo será únicamente obligatorio para aquellos Estados Contratantes que declaren, conforme a lo previsto en el artículo 94, [en el momento

²³³ En respuesta a los pareceres del Grupo de Trabajo en A/CN.9/616, párrs. 276 y 277, y para mayor claridad, se ha reformulado notablemente el texto de este artículo respecto de la versión presentada en A/CN.9/616, párr. 270.

²³⁴ Por razones de coherencia se ha adoptado para las variantes A y B un enfoque similar al adoptado respecto del art. 77, relativo a la vía judicial. La variante A refleja el criterio de la reserva explícita respecto del capítulo del arbitraje, mientras que la variante B refleja el criterio de la “remisión explícita” al régimen del arbitraje. Se examinó la aplicabilidad del criterio de la “remisión parcial explícita”, conforme a lo sugerido en el Grupo de Trabajo (A/CN.9/616, párrs. 278 y 279), pero se estimó que ese enfoque no era ni necesario ni viable respecto del arbitraje.

de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al presente Convenio,] [o en cualquier momento ulterior,] que quedarán obligados por dicho régimen.]

CAPÍTULO 17. AVERÍA GRUESA

Artículo 82. 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 establecido en el derecho interno sobre la liquidación de la avería gruesa.

CAPÍTULO 18. OTROS CONVENIOS

*Artículo 83. Denuncia de otros convenios*²³⁵

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

2. Todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio y sea parte en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, cuyo texto quedó concluido en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, deberá denunciar simultáneamente dicho Convenio, mediante notificación al respecto enviada al Secretario General de las Naciones Unidas.

3. A los efectos del presente artículo, toda ratificación, aceptación, aprobación o adhesión efectuada respecto del presente Convenio por un Estado parte en los instrumentos enumerados en los párrafos 1 y 2 no surtirá efecto hasta que la denuncia de esos instrumentos que ese Estado debe realizar haya surtido a su vez efecto. El depositario del presente Convenio consultará con el Gobierno de Bélgica, como depositario de dichos otros instrumentos, a fin de lograr la necesaria coordinación a este respecto²³⁶.

²³⁵ El art. 83 corresponde al art. 102 en A/CN.9/WG.III/WP.56, que se trasladó a este capítulo desde el capítulo dedicado a las disposiciones finales. Se estimó que la lectura del cap. 18, sobre otros convenios, resulta más lógica con la inserción del art.83, dedicado a la denuncia de otros convenios.

²³⁶ Texto basado en los párrs. 3 y 6 del art. 99 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contrato de Compraventa Internacional de Mercancías. Véase asimismo el art. 31 de las Reglas de Hamburgo.

Artículo 84. Convenios internacionales aplicables al transporte aéreo de mercancías

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá que un Estado Contratante aplique al contrato de transporte el régimen de algún otro convenio internacional concerniente al transporte aéreo de mercancías, cuando el régimen de dicho convenio sea aplicable, a tenor de su propio texto, a algún tramo del contrato de transporte²³⁷.

Artículo 85. Limitación global de la responsabilidad

El presente Convenio no afectará ni a los derechos ni a las obligaciones del porteador o de la parte ejecutante previstos en algún convenio internacional o norma de derecho interno aplicable a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques o a la limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo²³⁸.

Artículo 86. Otra normativa aplicable al transporte de pasajeros y de su equipaje

No se incurrirá en responsabilidad alguna con arreglo al presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje del cual deba responder el porteador en virtud de algún convenio internacional o norma de derecho interno aplicable al transporte de pasajeros y de su equipaje.

Artículo 87. Otra normativa aplicable a los daños causados por un accidente nuclear

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

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

b) Con arreglo al derecho interno aplicable a la responsabilidad por tales daños, 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

²³⁷ Enfoque sugerido conforme al del art. 89 en A/CN.9/WG.III/WP.56 a fin de evitar todo conflicto del futuro convenio con el Convenio de Montreal (A/CN.9/616, párrs. 225, 234 y 235).

²³⁸ Se ha insertado el texto "por reclamaciones de derecho marítimo" para reflejar la terminología del Convenio sobre eliminación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo de 1976 y de su Protocolo de 1996.

de Viena, o que el régimen del Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares.

CAPÍTULO 19. VALIDEZ DE LAS CLÁUSULAS CONTRACTUALES²³⁹

*Artículo 88. Disposiciones generales*²⁴⁰

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

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

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

c) haga cesión al porteador, o a alguna de las personas mencionadas en el párrafo 1 del artículo 18, del beneficio del seguro de las mercancías.

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

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

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

*Artículo 89. Normas especiales relativas a los contratos de volumen*²⁴¹

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 88, en lo que respecta a las relaciones entre el porteador y el cargador²⁴², en todo contrato de volumen al que sea aplicable el presente Convenio cabrá estipular derechos, obligaciones o responsabilidades que sean superiores o inferiores a lo prescrito en el presente Convenio, con tal de que se haga constar claramente que su texto hace excepción al régimen del presente Convenio, y con tal de que ese contrato:

²³⁹ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si convendría colocar este capítulo antes del capítulo 17, relativo a la avería gruesa, o fusionarlo con el capítulo 2, relativo al ámbito de aplicación.

²⁴⁰ Revisión del texto que figura en el párr. 46 de A/CN.9/WG.III/WP.61, pedida por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 147 y 153). Se ha sustituido en la versión inglesa el término “estipulaciones contractuales” por “disposiciones contractuales” y en la versión española por “cláusulas contractuales”.

²⁴¹ Versión revisada, basada en la variante del párr. 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61 junto con las enmiendas en los párrs. 4 y 5 del artículo pedidas por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 163 a 167). El párr. 5 contiene mejoras de redacción que no afectan a su contenido y se ha formado el nuevo párr. 6 con el texto del apartado c) del párrafo 5.

²⁴² Se ha insertado en este párrafo el texto “, en lo que respecta a las relaciones entre el porteador y el cargador,” para acomodar la versión simplificada del párr. 5, recuperando no obstante el contenido del apartado a) del anterior párr. 5 en A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 49, que decía: “El párrafo 1 será aplicable a la relación entre el porteador y el cargador”.

- a) sea personalmente negociado; o
- b) su texto indique de manera explícita toda sección del mismo en la que se haga excepción al régimen del presente Convenio.
2. Toda excepción negociada con arreglo al párrafo 1 del presente artículo deberá figurar en el contrato de volumen y no podrá ser incorporada a su texto por remisión a algún otro documento.
3. Ninguna lista pública de precios y servicios del porteador, así como ningún documento de transporte, documento electrónico de transporte o documento similar, constituye un contrato de volumen a efectos del párrafo 1, pero todo contrato de volumen podrá incorporar por remisión dichos documentos como cláusulas del contrato.
4. El párrafo 1 no será aplicable a los derechos y las obligaciones prescritas en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 16 o en los artículos 29 y 32, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de esas obligaciones, ni será tampoco aplicable a la responsabilidad dimanante de algún acto u omisión mencionado en el artículo 64²⁴³.
5. Toda cláusula del contrato de volumen, por la que se haga excepción al régimen del presente Convenio, será aplicable entre el porteador y toda otra persona, distinta del cargador, con tal de que el contrato de volumen cumpla con lo prescrito en el párrafo 1 del presente artículo y con tal de que:
- a) esa persona sea explícitamente informada de que el contrato de volumen hace excepción al régimen del presente Convenio y consienta expresamente en quedar vinculada por lo así estipulado; y
- b) dicho consentimiento no esté tan sólo consignado en una lista pública de precios y servicios del porteador o en un documento de transporte o documento electrónico de transporte²⁴⁴.
6. La parte que desee hacer valer la excepción estipulada deberá probar que se cumplen todas las condiciones prescritas para estipularla.

*Artículo 90. Normas especiales relativas a los animales vivos
y a algunas otras mercancías²⁴⁵*

No obstante lo dispuesto en el artículo 88 y a reserva de lo dispuesto²⁴⁶ en el artículo 89, el contrato de transporte podrá excluir o limitar las obligaciones o la responsabilidad tanto del porteador como de una parte ejecutante marítima, siempre y cuando:

²⁴³ Versión revisada del texto que aparece en el párr. 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61, con enmiendas concernientes a la remisión al art. 64 pedidas por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 158 a 162).

²⁴⁴ Se ha reformulado el texto del párr. 5 respecto de la versión presentada en el párr. 49 de A/CN.9/WG.III/WP.61, pero sin alterar su contenido. El texto del apartado c) del párr. 5 figura ahora aparte en el nuevo párr. 6.

²⁴⁵ Versión revisada del texto en el párr. 62 de A/CN.9/WG.III/WP.61 conforme a lo pedido por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/594, párrs. 163 a 167).

²⁴⁶ Se ha insertado en el apartado a) del texto en A/CN.9/WG.III/WP.61, párr. 62, la salvedad “a reserva de lo dispuesto” como reflejo de la índole diversa de uno y otro artículo.

a) las mercancías transportadas sean animales vivos, salvo que el demandante demuestre que la pérdida o el daño de las mercancías o el retraso en su entrega sean resultado de algún acto u omisión del porteador o de alguna persona mencionada en el párrafo 1 del artículo 18, o de una parte ejecutante marítima, que haya obrado temerariamente y a sabiendas²⁴⁷ de que probablemente sobrevendrían la pérdida o el daño, o de que probablemente sobrevendría la pérdida ocasionada por el retraso, o

b) la índole o el estado de las mercancías transportadas y las circunstancias y condiciones en que se haya de efectuar su transporte sean tales que sea razonable concertar un acuerdo especial al respecto, con tal de que se haga en un contrato de transporte que no concierna a ninguna remesa comercial ordinaria transportada en el giro normal de un negocio y de que no se emita documento de transporte o documento electrónico de transporte negociable alguno para el transporte de las mercancías.

CAPÍTULO 20. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 91. Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas será el depositario del presente Convenio²⁴⁸.

Artículo 92. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados [en [...] del [...] al [...] y, después de esa fecha,] en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York del [...] al [...].

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. El presente Convenio estará abierto a la adhesión de todo Estado que no sea signatario del mismo desde la fecha en que su texto quede abierto a la firma.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas²⁴⁹.

Artículo 93. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio que no sean las expresamente autorizadas²⁵⁰.

Artículo 94. Procedimiento y efecto de las declaraciones²⁵¹

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

²⁴⁷ Se ha suprimido la repetición, en la versión inglesa, de “temerariamente y a sabiendas”.

²⁴⁸ Texto extraído del art. 15 de la Convención sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales y del art. 27 de las Reglas de Hamburgo.

²⁴⁹ Texto tomado del art. 16 de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales.

²⁵⁰ Texto revisado para acomodar la posible inclusión de reservas respecto de los capítulos 15 y 16.

²⁵¹ Texto sugerido para acomodar la posible inclusión de reservas respecto de los capítulos 15 y 16.

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

3. Toda declaración surtirá efecto simultáneamente a la entrada en vigor del presente Convenio respecto del Estado que sea autor de la misma. Ahora bien, toda declaración que sea notificada oficialmente al depositario con posterioridad a dicha entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contado a partir de la fecha en que el depositario reciba la notificación oficial al respecto.

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

Artículo 95. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados

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

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

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

4. Si un Estado Contratante no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 del presente artículo, el Convenio será aplicable a todas las unidades territoriales de ese Estado²⁵².

Artículo 96. Participación de organizaciones regionales de integración económica²⁵³

1. Toda organización regional de integración económica que esté constituida por Estados soberanos y que goce de competencia sobre ciertos asuntos que se rijan por el presente Convenio podrá igualmente firmar, ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio o adherirse a éste. La organización regional de integración económica tendrá, en ese caso, los derechos y obligaciones de un Estado Contratante en la medida en que goce de competencia sobre algún asunto que se rija por el

²⁵² Este texto se ha tomado del art. 18 de la 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).

²⁵³ Texto del 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo, reproducido, sin ser examinado, en el párr. 73 de su informe (véase párr. 83 de A/CN.9/591).

presente Convenio. En toda cuestión respecto de la que sea pertinente, en el marco del presente Convenio, el número de Estados Contratantes, la organización regional de integración económica no contará como un Estado más, adiccionario al número de sus Estados miembros que sean Estados Contratantes.

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

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

Artículo 97. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de [un año] [seis meses] contado a partir de la fecha en que haya sido depositado el [vigésimo] [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 fecha²⁵⁴.

Artículo 98. Revisión y enmienda

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

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que sea depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al texto enmendado del Convenio²⁵⁵.

²⁵⁴ Texto tomado del art. 30 de las Reglas de Hamburgo. Cabe señalar que el segundo plazo propuesto entre corchetes está tomado del art. 23 de la 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 que la práctica comercial se adapte al nuevo régimen.

²⁵⁵ Texto tomado 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

*Artículo 99. Enmienda de los límites*²⁵⁶

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

2. A instancia de al menos [una cuarta parte²⁵⁷] de los Estados Contratantes del presente Convenio²⁵⁸, el depositario deberá distribuir a cada uno de los Estados Contratantes²⁵⁹ toda enmienda de la cuantía del límite indicado en el párrafo 1 del artículo 62 del presente Convenio que se haya propuesto y deberá convocar una reunión de un comité compuesto por un representante de cada Estado Contratante para que examine la enmienda propuesta.

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

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, Nueva York, 14 de junio de 1974) enmendada por el Protocolo del 11 de abril de 1980 y, si procede, previo examen por parte de la Comisión. Obsérvese que el procedimiento de enmienda previsto en el art. 98 podrá abrirse con independencia del procedimiento previsto en el art. 99.

²⁵⁶ 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.

²⁵⁷ El párr. 2 del art. 23 del Convenio de Atenas habla de “la mitad”, y no de “una cuarta parte” de los Estados Contratantes.

²⁵⁸ El párr. 2 del art. 23 del Convenio de Atenas precisa “pero en todo caso no menos de seis” de los Estados Contratantes.

²⁵⁹ El párr. 2 del art. 23 del Convenio de Atenas menciona asimismo a los Miembros de la OMI.

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 voto²⁶⁰.

5. Al ir a dar curso a una propuesta de enmienda de los límites establecidos, el Comité deberá tener en cuenta la experiencia adquirida en relación con los accidentes ocurridos y, en particular, con la cuantía de los daños resultantes, las oscilaciones en el valor de las monedas y el efecto que la enmienda propuesta pueda tener sobre el precio del seguro²⁶¹.

6. a) No se podrá examinar ninguna enmienda de los límites de responsabilidad propuesta con arreglo a este artículo antes de que transcurra un plazo de [cinco²⁶²] años desde la fecha en que el presente Convenio quede abierto a la firma, o antes de que transcurra un plazo de [cinco] años desde la fecha de la entrada en vigor de toda enmienda previa tramitada con arreglo a este artículo.

b) No podrá aumentarse límite alguno en un porcentaje superior al [seis] por ciento anual acumulado de la cuantía fijada para dicho límite en el presente Convenio, calculado a partir de la fecha en que el presente Convenio quede abierto a la firma²⁶³.

c) No podrá aumentarse límite alguno establecido en el presente Convenio en una proporción superior a la que resulte de multiplicar por [tres] la cuantía de dicho límite²⁶⁴.

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 [dieciocho²⁶⁵] meses a partir de la fecha de la notificación, salvo que dentro de dicho plazo no menos de [una cuarta parte²⁶⁶] de los Estados que en el momento de ser aprobada la enmienda fuesen Estados Contratantes del Convenio comuniquen al depositario que no aceptan dicha

²⁶⁰ 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”.

²⁶¹ 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.

²⁶² 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.

²⁶³ 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”.

²⁶⁴ 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”.

²⁶⁵ 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.

²⁶⁶ El párrafo 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”.

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 [dieciocho²⁶⁷] meses de su aceptación.

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

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

Artículo 100. Denuncia del presente Convenio

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto al expirar ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario²⁶⁸.

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.

²⁶⁷ En recientes convenios de la OMI se ha reducido este período a 12 meses cuando la urgencia reviste importancia. Véase, por ejemplo, el Protocolo de 2003 al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo de indemnización de 1992, concretamente el párr. 8 de su art. 24.

²⁶⁸ Texto tomado 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.”