



**Naciones Unidas**

# **Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional**

**41º período de sesiones  
(16 de junio a 3 de julio de 2008)**

## **Asamblea General**

Documentos Oficiales  
Sexagésimo tercer período de sesiones  
Suplemento N° 17



**Asamblea General**  
Documentos Oficiales  
Sexagésimo tercer período de sesiones  
Suplemento N° 17

## **Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional**

**41° período de sesiones  
(16 de junio a 3 de julio de 2008)**



Naciones Unidas • Nueva York, 2008

*Nota*

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de tales firmas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

# Índice

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción.....	1-2	1
II. Organización del período de sesiones.....	3-11	1
A. Apertura del período de sesiones.....	3	1
B. Composición y asistencia.....	4-8	1
C. Elección de la Mesa.....	9	3
D. Programa.....	10	3
E. Aprobación del informe.....	11	4
III. Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo.....	12-298	4
A. Introducción.....	12-14	4
B. Examen de los proyectos de artículo.....	15-296	5
C. Informe del grupo de redacción.....	297	62
D. Decisión de la Comisión y recomendación a la Asamblea General.....	298	62
IV. Contratación pública: informe sobre la marcha de la labor del Grupo de Trabajo I.....	299-307	63
V. Arbitraje y conciliación: informe sobre los progresos realizados por el Grupo de Trabajo II.....	308-316	65
VI. Régimen de la insolvencia.....	317-321	67
A. Informe sobre la marcha de la labor del Grupo de Trabajo V.....	317-318	67
B. Facilitación de la cooperación y la coordinación en los procedimientos de insolvencia transfronteriza.....	319-321	68
VII. Garantías reales: informe sobre los progresos realizados por el Grupo de Trabajo VI.....	322-326	69
VIII. Posible labor futura en materia de comercio electrónico.....	327-338	71
IX. Posible labor futura en materia de fraude comercial.....	339-347	74
A. Labor realizada sobre los indicadores de fraude comercial.....	339-344	74
B. Colaboración con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito en la lucha contra el fraude comercial y económico.....	345-347	76
X. Quincuagésimo aniversario de la Convención de Nueva York.....	348-352	77
XI. Seguimiento de la puesta en práctica de la Convención de Nueva York.....	353-360	78
XII. Asistencia técnica para la reforma legislativa.....	361-369	81
A. Actividades de cooperación y asistencia técnicas.....	361-364	81
B. Recursos para la asistencia técnica.....	365-369	82
XIII. Situación y promoción de los textos jurídicos de la CNUDMI.....	370-372	83
XIV. Métodos de trabajo de la CNUDMI.....	373-381	84

XV.	Coordinación y cooperación. ....	382-384	87
XVI.	Función de la CNUDMI al servicio del estado de derecho .....	385-386	88
XVII.	Concurso de Arbitraje Comercial Internacional Simulado Willem C. Vis .....	387	89
XVIII.	Resoluciones pertinentes de la Asamblea General .....	388-389	90
XIX.	Otros asuntos. ....	390-394	91
	A. Programa de pasantías .....	390	91
	B. Proyecto de marco estratégico para el período 2010-2011 .....	391	91
	C. Evaluación del papel de la Secretaría en orden a facilitar la labor de la Comisión .....	392	92
	D. Jubilación del Secretario de la Comisión .....	393-394	92
XX.	Lugar y fecha de futuras reuniones .....	395-398	93
	A. 42º período de sesiones de la Comisión .....	395	93
	B. Períodos de sesiones que se celebrarán antes del 42º período de sesiones de la Comisión .....	396-397	93
	C. Períodos de sesiones de los grupos de trabajo que se celebrarán en 2009 después del 42º período de sesiones de la Comisión .....	398	94
Annexes			
I.	Proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. ....		95
II.	Carta de 5 de junio de 2008 enviada por el Ministro de Transporte de los Países Bajos, el Alcalde de Rotterdam y el Consejo Directivo del Puerto de Rotterdam y dirigida a los delegados asistentes al 41º período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional .....		141
III.	Lista de documentos presentados a la Comisión en su 41º período de sesiones .....		143

## I. Introducción

1. El presente informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) abarca el 41º período de sesiones de la Comisión, celebrado en Nueva York del 16 de junio al 3 de julio de 2008.
2. De conformidad con la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, de 17 de diciembre de 1966, el informe se somete a la consideración de la Asamblea y se presenta también a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo para que formule observaciones.

## II. Organización del período de sesiones

### A. Apertura del período de sesiones

3. El 41º período de sesiones de la Comisión fue declarado abierto el 16 de junio de 2008 por el Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos y Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, Sr. Nicolas Michel.

### B. Composición y asistencia

4. En su resolución 2205 (XXI), la Asamblea General estableció la Comisión, con una composición de 29 Estados elegidos por ella. En su resolución 3108 (XXVIII), de 12 de diciembre de 1973, la Asamblea aumentó de 29 a 36 el número de Estados miembros de la Comisión. En su resolución 57/20, de 19 de noviembre de 2002, la Asamblea volvió a aumentar ese número que pasó de 36 Estados a 60. Los actuales miembros de la Comisión, elegidos el 17 de noviembre de 2003 y el 22 de mayo de 2007, son los Estados siguientes, cuyo mandato expira el último día antes del comienzo del período de sesiones anual de la Comisión en el año que se indica<sup>1</sup>: Alemania (2013), Argelia (2010), Armenia (2013), Australia (2010), Austria (2010), Bahrein (2013), Belarús (2010), Benin (2013), Bolivia (2013), Bulgaria (2013), Camerún (2013), Canadá (2013), Chile (2013), China (2013), Colombia (2010), Ecuador (2010), Egipto (2013), El Salvador (2013), España (2010), Estados Unidos de América (2010), Federación de Rusia (2013), Fiji (2010), Francia (2013), Gabón (2010), Grecia (2013), Guatemala (2010), Honduras (2013), India (2010), Irán (República Islámica del) (2010), Israel (2010), Italia (2010), Japón (2013), Kenya (2010), Letonia (2013), Líbano (2010), Madagascar (2010), Malasia (2013), Malta (2013), Marruecos (2013), México (2013), Mongolia (2010), Namibia (2013),

<sup>1</sup> De conformidad con la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, los miembros de la Comisión se eligen por un período de seis años. De los actuales miembros, 30 fueron elegidos por la Asamblea en su quincuagésimo octavo período de sesiones, el 17 de noviembre de 2003 (decisión 58/407), y 30 fueron elegidos por ella en su sexagésimo primer período de sesiones, el 22 de mayo de 2007 (decisión 61/417). En su resolución 31/99, la Asamblea modificó las fechas de inicio y terminación del mandato de los miembros de la Comisión al decidir que éstos asumirían sus funciones al comienzo del primer día del período ordinario anual de sesiones de la Comisión que se celebrara inmediatamente después de su elección y que sus mandatos expirarían el último día antes de la apertura del séptimo período ordinario anual de sesiones de la Comisión que se celebrara después de su elección.

Nigeria (2010), Noruega (2013), Pakistán (2010), Paraguay (2010), Polonia (2010), Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (2013), República Checa (2010), República de Corea (2013), Senegal (2013), Serbia (2010), Singapur (2013), Sri Lanka (2013), Sudáfrica (2013), Suiza (2010), Tailandia (2010), Uganda (2010), Venezuela (República Bolivariana de) (2010) y Zimbabwe (2010).

5. Con excepción de Armenia, Bulgaria, el Líbano, Mongolia, Namibia, el Pakistán, Sri Lanka y Zimbabwe, todos los miembros de la Comisión estuvieron representados en el período de sesiones.

6. Asistieron al período de sesiones observadores de los Estados siguientes: Angola, Arabia Saudita, Argentina, Bélgica, Brasil, Burkina Faso, Chad, Chipre, Congo, Côte d'Ivoire, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Etiopía, ex República Yugoslava de Macedonia, Filipinas, Finlandia, Ghana, Guinea, Indonesia, Jamahiriya Árabe Libia, Kuwait, Moldova, Myanmar, Níger, Nueva Zelandia, Países Bajos, República Democrática del Congo, Rumania, Santa Sede, Suecia y Turquía.

7. Asistieron también al período de sesiones observadores de las organizaciones internacionales siguientes:

a) *Sistema de las Naciones Unidas*: el Representante Especial del Secretario General en cuestiones de derechos humanos y empresas transnacionales y demás empresas, y el Banco Mundial;

b) *Organizaciones intergubernamentales*: Organización Consultiva Jurídica Asiático-Africana, Comunidad Europea y Organización Mundial de Aduanas (OMA);

c) *Organizaciones no gubernamentales invitadas por la Comisión*: *American Bar Association*, Asociación Americana de Derecho Internacional Privado, Asociación de Arbitraje de los Estados Unidos, Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMMTA), Asociación Internacional de Abogados, Asociación Internacional de Puertos (AIP), *Association of American Railroads*, *Association of the Bar of the City of New York*, Cámara Naviera Internacional, *Center for International Environment Law* (CIEL), Centro de Estudios Jurídicos Internacionales, Comité Marítimo Internacional (CMI), Consejo Asesor de la CIM, Consejo de Expedidores de Carga Europeos, Consejo Internacional para el Arbitraje Comercial, BIMCO, Corte de Arbitraje Internacional de Londres, Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA), Federación Latinoamericana de Bancos (FELABAN), Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, *Institute of International Banking Law and Practice*, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), Instituto Internacional para el Desarrollo Sostenible, *International Swaps & Derivatives Association* (ISDA), *Kuala Lumpur Regional Centre for Arbitration*, *Private International Law Interest Group* de la *American Society of International Law*, Unión Internacional de Abogados (UIA) y Universidad Marítima Mundial.

8. La Comisión acogió con beneplácito la participación de organizaciones no gubernamentales con conocimientos especializados sobre los principales temas del programa. Su participación puede ser decisiva para la calidad de los textos que formula la Comisión, por lo que la Comisión volvió a pedir a la Secretaría que siguiera invitando a esas organizaciones a sus períodos de sesiones.



### C. Elección de la Mesa

9. La Comisión eligió a las siguientes personas para integrar la Mesa:

<i>Presidente:</i>	Rafael ILLESCAS ORTIZ (España)
<i>Vicepresidentes:</i>	Amadou Kane DIALLO (Senegal) Ricardo SANDOVAL LÓPEZ (Chile) Tomotaka FUJITA (Japón)
<i>Relatora:</i>	Anita ZIKMANE (Letonia)

### D. Programa

10. El programa del período de sesiones, aprobado por la Comisión en su 865ª sesión, celebrada el 16 de junio de 2008, fue el siguiente:

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa.
4. Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo.
5. Contratación pública: informe sobre la marcha de la labor del Grupo de Trabajo I.
6. Arbitraje y conciliación: informe sobre la marcha de la labor del Grupo de Trabajo II.
7. Régimen de la insolvencia: informe sobre la marcha de la labor del Grupo de Trabajo V.
8. Garantías reales: informe sobre la marcha de la labor del Grupo de Trabajo VI.
9. Posible labor futura en materia de comercio electrónico.
10. Posible labor futura en materia de fraude comercial.
11. 50º aniversario de la Convención de Nueva York de 1958.
12. Seguimiento de la puesta en práctica de la Convención de Nueva York de 1958.
13. Asistencia técnica para la reforma legislativa.
14. Situación y promoción de los textos jurídicos de la CNUDMI.
15. Métodos de trabajo de la CNUDMI.
16. Coordinación y cooperación.
17. Función que desempeña la CNUDMI en el fomento del estado de derecho a nivel nacional e internacional.
18. Concurso de Arbitraje Comercial Internacional Simulado Willem C. Vis.

19. Resoluciones de la Asamblea General de interés para la CNUDMI.
20. Otros asuntos.
21. Lugar y fecha de futuras reuniones.
22. Aprobación del informe de la Comisión.

## **E. Aprobación del informe**

11. En sus sesiones 886<sup>a</sup> y 888<sup>a</sup>, celebradas el 3 de julio de 2008, la Comisión aprobó por consenso el presente informe.

## **III. Finalización y aprobación de un proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo**

### **A. Introducción**

12. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) con la misión de preparar, en estrecha cooperación con las organizaciones internacionales interesadas, un instrumento legislativo sobre cuestiones concernientes al transporte internacional de mercancías, tales como el ámbito de aplicación del nuevo instrumento, el período de responsabilidad del porteador, sus obligaciones y el régimen de responsabilidad que le fuera aplicable, las obligaciones del cargador y los títulos o documentos de transporte<sup>2</sup>. En su 35º período de sesiones, celebrado en 2002, la Comisión aprobó la hipótesis de trabajo de que el proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte abarcara las operaciones de transporte de puerta a puerta<sup>3</sup>. En sus períodos de sesiones 36º a 40º, celebrados entre 2003 y 2007, la Comisión observó las dificultades inherentes a la preparación del proyecto de instrumento, por lo que autorizó excepcionalmente que los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo tuvieran una duración de dos semanas<sup>4</sup>. En sus períodos de sesiones 39º y 40º, celebrados en 2006 y 2007, la Comisión felicitó al Grupo de Trabajo por los progresos realizados y convino en que el año 2008 sería una fecha conveniente para finalizar el proyecto<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 y correcciones (A/56/17 y Corr.2 y 3), párr. 345.*

<sup>3</sup> *Ibid., quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 y corrección (A/57/17 y Corr.1), párr. 224.*

<sup>4</sup> *Ibid., quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/58/17), párr. 208; ibid., quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/59/17), párrs. 64, 132 y 133; ibid., sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/60/17), párrs. 183 y 238; ibid., sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17), párrs. 200 y apartado 273 c); e ibid., sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17), parte I, párr. 184.*

<sup>5</sup> *Ibid., sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17), parte I, párrs. 184; e ibid., sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17), parte I, párrs. 183 y 184.*

13. En el actual período de sesiones, la Comisión tenía a su disposición los informes del Grupo de Trabajo correspondientes a sus períodos de sesiones 20° (Viena, 15 a 25 de octubre de 2007) y 21° (Viena, 14 a 25 de enero de 2008) (A/CN.9/642 y A/CN.9/645). En un anexo del informe sobre el 21° período de sesiones figura el texto del proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo aprobado por el Grupo de Trabajo. La Comisión tuvo también a su disposición una recopilación de observaciones presentadas por gobiernos y organizaciones intergubernamentales sobre el proyecto de convenio aprobado por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/658 y Add.1 a 14).

14. Se recordó a la Comisión que, conforme al calendario convenido en su 40° período de sesiones, habría de finalizar y aprobar el texto del proyecto de convenio en el período de sesiones en curso<sup>6</sup>. Subsiguientemente, el proyecto de convenio se presentaría a la Asamblea General, en su sexagésimo tercer período de sesiones, de 2008, para que lo adoptara.

## **B. Examen de los proyectos de artículo**

15. La Comisión convino en examinar los proyectos de artículo por el orden en que figuraban en el anexo del documento A/CN.9/645, salvo en los casos en que determinados proyectos de artículo guardaran relación entre sí y se justificara modificar el orden de examen convenido. La Comisión acordó que los proyectos de definición fueran examinados paralelamente a las disposiciones sustantivas a las que se referían.

### **Capítulo 1 - Disposiciones generales**

#### **Proyecto de artículo 2. Interpretación del presente Convenio**

16. La Comisión aprobó el contenido del artículo 2 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 3. Requisitos de forma; y proyecto de artículo 1, párrafo 17 (“comunicación electrónica”)**

17. La Comisión convino en que las remisiones que se hacían en el artículo 3 eran incompletas y que también convendría hacer remisión al párrafo 4 del artículo 24, así como al párrafo 2 del artículo 69 y al párrafo 4 del artículo 77, dado que esas disposiciones preveían también comunicaciones que habrían de efectuarse por escrito.

18. Se formuló la pregunta de si agregar a la definición de “comunicación electrónica, en el párrafo 17 del artículo 1, el requisito de que en la comunicación se especificara también la identidad de su iniciador. Se respondió que la definición de comunicación electrónica” que figuraba en el proyecto de convenio se ajustaba a la definición de dicho concepto en la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales. Se sostuvo que la capacidad para determinar la identidad del iniciador estaba en

<sup>6</sup> *Ibid.*, sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17), parte I, párr. 184.

función de los métodos de firma electrónica, que se trataban en el artículo 40, y que no constituía un elemento necesario de la comunicación electrónica propiamente dicha. La Comisión convino en que el proyecto de definición reflejaba adecuadamente este criterio.

19. A reserva de esas enmiendas, la Comisión aprobó el contenido del artículo 3, así como la definición enunciada en el párrafo 17 del artículo 1, y remitió ambos textos al grupo de redacción.

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

20. La Comisión aprobó el contenido del artículo 4 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Capítulo 2 - Ámbito de aplicación**

#### **Proyecto de artículo 5. Ámbito de aplicación general, y proyecto de artículo 1, párrafos 1 (“contrato de transporte”), 5 (“porteador”) y 8 (“cargador”)**

21. Se expresó la opinión de que en el proyecto de convenio se daba mayor alcance al concepto de “contrato de transporte” que en anteriores convenios, como el Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 25 de agosto de 1924, conforme fue enmendado por el Protocolo de 23 de febrero de 1968 (las Reglas de La Haya-Visby) y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (las Reglas de Hamburgo), ya que el proyecto de convenio sería también aplicable a los contratos para el transporte de mercancías que se transportaran sólo en parte por vía marítima. No obstante, se señaló que en el proyecto de convenio no figuraba ningún requisito de que las mercancías se transportaran efectivamente por mar, lo cual significaba que, en teoría, mientras el contrato de transporte dispusiera que las mercancías se transportaran por mar, el proyecto de convenio sería aplicable, aún en el caso de que las mercancías no fueran realmente transportadas por vía marítima. Dado que en el contrato podía especificarse un puerto de carga y un puerto de descarga que estuvieran situados en distintos Estados, el Convenio sería aplicable, aun cuando de hecho, las mercancías no se cargaran o descargaran en los puertos mencionados. A la inversa, si en el contrato de transporte no se hiciera mención de alguno de los lugares o puertos enumerados en los apartados a) a d) del párrafo 1 del artículo 5, cabría deducir que el Convenio no sería aplicable, aun cuando, de hecho, las mercancías pudieran haber sido transportadas por mar de una manera en que se hubieran cumplido los requisitos del Convenio. Se propuso que se enmendara el proyecto de convenio con el fin de poner el acento, no en las disposiciones contractuales, sino en el transporte en sí. Una delegación sugirió, para dicho fin, un nuevo texto para los apartados d) y e) del párrafo 1 y un nuevo párrafo 3, propuesta que obtuvo cierto apoyo.

22. Esta propuesta recibió cierto apoyo. Se observó que de vez en cuando, por razones comerciales justificadas, muchos contratos no estipulaban ningún medio de transporte concreto o dejaban abiertas varias posibilidades. A dicho respecto, si el contrato no estipulaba específicamente el modo de transporte, cabría suponer que el Convenio no sería aplicable, a menos que se pudiera deducir la existencia de un requisito implícito de transporte marítimo. Además, con el requisito de que el

contrato previera el transporte por mar podrían quedar técnicamente excluidos los contratos en los que no se especificara el modo de transporte al que habría que recurrir. Se propuso que se agregaran palabras a la definición para indicar que todo contrato que permitiera el transporte marítimo pudiera considerarse un “contrato de transporte” en los casos en que las mercancías fueran efectivamente transportadas por mar.

23. Según otra propuesta, habría que limitar el alcance del proyecto de convenio de modo que fuera únicamente aplicable a los contratos de transporte por mar, pero no a los contratos de transporte que previeran no sólo la vía marítima sino también otros modos de transporte. Frente a esta propuesta se planteó el problema de que en el proyecto de convenio se establecían reglas especiales que eran aplicables a un determinado tipo de contrato de transporte multimodal, a saber, el contrato de transporte multimodal que preveía el transporte por mar. Se argumentó que esta propuesta daría lugar a una fragmentación de los regímenes aplicables a los contratos de transporte multimodal. Además, se opinó que el proyecto de convenio no resultaba en general adecuado para su aplicación a contratos de transporte multimodal. También se sostuvo que si se comparaban las disposiciones del proyecto actual con las de otros convenios que regulaban el transporte de mercancías, como, por ejemplo, el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (1956), enmendado por el Protocolo de 1978 (el “CMR”), las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías (Apéndice B del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril, enmendado por el Protocolo de modificación (las “CIM-COTIF”)), o el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (el “Convenio de Montreal”), resultaba evidente no sólo que el proyecto de convenio estaba concebido casi exclusivamente para regir el transporte marítimo sino también que en él se reducía considerablemente, en comparación con estos otros convenios, la responsabilidad del porteador.

24. La Comisión tomó nota de esas reservas y objeciones, pero no fue partidaria de que se enmendaran las disposiciones que regulaban el ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Se puso de relieve que el criterio básico que había seguido el Grupo de Trabajo había consistido en que el elemento clave para determinar el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento era el contrato de transporte, y no el transporte en sí de las mercancías. Se observó asimismo que el Grupo de Trabajo había dedicado una considerable cantidad de tiempo al estudio del ámbito de aplicación del proyecto de convenio y de su idoneidad para regir los contratos de transporte que previeran, además de la vía marítima, otros modos de transporte.

25. La Comisión aprobó el contenido del artículo 5, así como las definiciones que figuraban en los párrafos 1, 5 y 8 del artículo 1, y remitió esos textos al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 6. Exclusiones específicas**

26. La Comisión aprobó el contenido del artículo 6 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 1, párrafo 3 (“transporte de línea regular”)**

27. La Comisión aprobó el contenido del párrafo 3 del artículo 1 sobre la definición de “transporte de línea regular” y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 1, párrafo 4 (“transporte no regular”)**

28. La Comisión aprobó el contenido del párrafo 4 del artículo 1 sobre la definición de “transporte no regular” y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 7. Aplicación a ciertas partes**

29. La Comisión aprobó el contenido del artículo 7 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 1, párrafo 10 (“tenedor”)**

30. La Comisión aprobó el contenido del párrafo 10 del artículo 1 sobre la definición de “tenedor” y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 1, párrafo 11 (“destinatario”)**

31. La Comisión aprobó el contenido del párrafo 11 del artículo 1 sobre la definición de “destinatario” y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de párrafo 2 del artículo 1 (“contrato de volumen”)**

32. Se sugirió, como posible respuesta a las inquietudes expresadas respecto del funcionamiento eventual del régimen especial previsto para el contrato de volumen (véanse párrs. 243 y 244 *infra*), que se retocara el texto de la definición de “contrato de volumen”, en el párrafo 2 del artículo 1, a fin de limitar el alcance eventual del artículo 82. Se sugirió, en particular, que se especificara, en la definición, el número mínimo de remesas o contenedores o la carga mínima requerida para el empleo de este contrato, lo que ampararía mejor a las partes contratantes, al velar por que dispongan de una fuerza negociadora equiparable. Dicha sugerencia obtuvo cierto apoyo.

33. Se señaló, no obstante, a la Comisión que las tentativas anteriores del Grupo de Trabajo por concertar una solución aceptable, que especificara mejor el alcance de la definición de “contrato de volumen”, no tuvieron éxito, por lo que el Grupo de Trabajo dio prioridad a que el propio texto del artículo 82 amparara mejor a la parte que se encontrara en una posición negociadora desfavorable (véase párr. 245 *infra*). La Comisión convino en que se retuviera el texto actual de la definición de “contrato de volumen”, preservándose así la solución negociada en el Grupo de Trabajo (véase A/CN.9/645, párrs. 196 a 204).

34. La Comisión aprobó el contenido del párrafo 2 del artículo 1 sobre la definición de “contrato de volumen” y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Capítulo 3. Documentos electrónicos de transporte**

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

35. La Comisión aprobó el contenido del artículo 8 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 9. Procedimientos para el empleo de los documentos electrónicos de transporte negociables**

36. La Comisión aprobó el contenido del artículo 9 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

37. La Comisión aprobó el contenido del artículo 10 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Capítulo 4. Obligaciones del porteador**

#### **Proyecto de artículo 11. Transporte y entrega de las mercancías**

38. La Comisión aprobó el contenido del artículo 11 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 12. Período de responsabilidad del porteador**

39. En la Comisión se expresaron reservas acerca de los posibles efectos del párrafo 3 del artículo 12, a tenor del cual será nula toda cláusula en la medida en que disponga que el momento de la recepción de las mercancías es posterior al comienzo de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte, o que el momento de la entrega de las mercancías es anterior a la conclusión de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte. En particular, se opinó que, así las cosas, cabría interpretar que, en virtud del párrafo 3, sería válida una cláusula que eximiera de responsabilidad al porteador por las pérdidas o daños que se hubieran producido antes de que las mercancías fueran cargadas en el medio de transporte o después de haber sido descargadas de él, a pesar del hecho de que, en tal momento, el porteador o sus empleados tuvieran la custodia de las mercancías. A fin de evitar que el texto se interpretara en ese sentido, se sugirió sustituir el enunciado del párrafo 3 por el siguiente texto:

“3. Para la determinación del período de responsabilidad del porteador, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega de las mercancías, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que:

a) el momento de la recepción de las mercancías es posterior al momento en que el porteador o cualquier otra de las personas mencionadas en el artículo 19 haya efectivamente recibido las mercancías, o

b) el momento de la entrega de las mercancías es anterior al momento en que el porteador o cualquier otra de las personas mencionadas en el artículo 19 haya efectivamente entregado las mercancías.”

40. Dicha propuesta y la de que se ajustara el texto de dicho párrafo recibieron cierto apoyo. No obstante, se respaldó también otra posible interpretación del párrafo 3 del artículo 12 conforme a la cual el porteador debería ser responsable de las mercancías durante el período fijado en el contrato de transporte, que cabría limitar al transporte de punto de amarre a punto de amarre, es decir, al estricto período de la travesía, pero que el porteador no podía limitar su período de responsabilidad excluyendo el período posterior a la carga inicial de las mercancías o el período anterior a su descarga final. Las delegaciones que estuvieron de acuerdo con esta última interpretación del párrafo 3 consideraron en general que debería mantenerse el texto de la disposición en su forma actual. Sin embargo, las delegaciones participantes en la Comisión coincidieron en general en que nada de lo dispuesto en el proyecto de convenio impedía que la legislación aplicable contuviera un régimen imperativo que regulara el lapso anterior al inicio del período de responsabilidad del porteador o el período posterior a éste.

41. Se dijo también que el párrafo 3 del artículo 12 no modificaba la regla del párrafo 1, sino que trataba únicamente de impedir que el porteador, aun cuando concertara un pacto conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 14, pudiera limitar el período de su responsabilidad excluyendo algún momento ulterior a la carga inicial de las mercancías o algún momento previo a la descarga final de las mismas. Con este fin, se sugirió que el párrafo 3 se trasladara y se insertara inmediatamente después del párrafo 1, y se consideró que también podría ser útil sustituir el texto inicial del párrafo 3 “Para la determinación del período de responsabilidad” por “A reserva del párrafo 1”. Esta posible solución obtuvo cierto apoyo.

42. Hubo acuerdo en la Comisión en que, a la luz de los diversos pareceres expresados acerca de las lecturas posibles del párrafo 3, pudiera haber cierta ambigüedad en el texto actual de este artículo. Ahora bien, la Comisión opinó que debería ser posible aclarar dicho texto con miras a que su lectura resultara siempre uniforme. La Comisión convino en la necesidad de revisar el texto del párrafo 3 para resolver la ambigüedad que podía suscitar, y decidió aplazar su aprobación del artículo 12 hasta que se hubiera realizado esa tarea.

43. A raíz del prolongado esfuerzo por aclarar el párrafo 3 con miras a eliminar toda ambigüedad de su texto, la Comisión tomó nota de la imposibilidad de reconciliar las diversas lecturas que cabía hacer de esta disposición. De conformidad con su decisión anterior, la Comisión aprobó el contenido del artículo 12 y remitió su texto al grupo de redacción.

44. Se dijo además, respecto de la relación entre el artículo 12 y el derecho de control, que el párrafo 2 del artículo 52 indicaba claramente que el derecho de control era ejercitable durante el período de responsabilidad y se extinguirá al finalizar dicho período. Se expresó la inquietud de que si cabía interpretar que el párrafo 3 del artículo 12 facultaba a las partes para estipular un período de responsabilidad que comenzara después de la recepción de las mercancías para su transporte o que finalizara antes de efectuarse su entrega podría producirse una laguna en el ejercicio del derecho de control entre el momento de la recepción efectiva y el inicio del período de responsabilidad, y entre la clausura de dicho período y la entrega efectiva de las mercancías. La Comisión tomó nota de dicha inquietud.



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

45. Algunas delegaciones objetaron ante la Comisión que, a su juicio, el artículo 13 adolecía de falta de claridad. En particular, se expresaron reservas acerca de cómo podía emitirse un único documento de transporte cuando el transporte fuera realizado a la vez por el porteador y por otra persona. Algunas delegaciones estimaron que el texto estaba en contradicción con el principio fundamental del proyecto de convenio conforme al cual el porteador podía emitir un documento de transporte para todo transporte que fuera más allá del estipulado en el contrato, y en virtud del cual sólo sería responsable de una parte del transporte. Además, se observó que podrían surgir problemas en relación con lo dispuesto en el artículo 43, en el sentido de que el documento de transporte daba fe, salvo prueba en contrario, de la recepción de las mercancías por parte del porteador si el documento de transporte podía abarcar un tramo especificado no englobado por el contrato de transporte. Ante las dificultades que parecía plantear el artículo 13, se propuso que fuera suprimido. Esta propuesta recibió el apoyo de algunas delegaciones en la Comisión.

46. Sin embargo, se apoyó asimismo la opinión de que en el artículo 13 se habían plasmado una práctica y una necesidad mercantiles importantes, por lo que debería mantenerse en su forma actual. Concretamente, se sostuvo que existía una práctica mercantil muy arraigada en virtud de la cual, a consecuencia del correspondiente acuerdo de compraventa de las mercancías, los cargadores requerían un único documento de transporte, a pesar de que el porteador tal vez no estuviera dispuesto o en condiciones de realizar él mismo la totalidad del transporte. En tales casos, se opinó que era importante que los cargadores pudieran pedir al porteador que emitiera un único documento de transporte, y que los porteadores pudieran emitir tal documento, aun cuando se incluyera un transporte que no entrara en el estipulado en el contrato de transporte. No obstante, se consideró que otro fenómeno revestía, por la frecuencia con que se producía, una mayor importancia mercantil; se trataba del transporte interior efectuado por el comerciante (*merchant haulage*). Estos casos se producían cuando el destinatario de las mercancías prefería que el tramo final del transporte fuera a un destino situado en el país. Se observó que esa disposición había sido objeto de un fuerte apoyo por parte del sector durante las consultas internas que habían realizado varias delegaciones. Además, se observó que el artículo 13 sólo funcionaba a requerimiento del cargador, con lo cual se protegían los intereses de éste frente a toda actividad realizada sin escrúpulos por un porteador.

47. Algunas delegaciones expresaron la reserva de que la simple supresión del artículo 13 podría tener repercusiones perjudiciales para el transporte interior efectuado por el comerciante. Si ese tipo de transporte fuera realizado sin que existiera un texto como el del artículo 13, podría entrar en conflicto con el párrafo 3 del artículo 12. Además, si durante el tramo final del transporte se perdieran mercancías o éstas sufrieran daños, la responsabilidad por tales pérdidas o daños recaería previsiblemente en el destinatario. Sin embargo, dado que el artículo 43 dispone que el documento de transporte constituye una prueba concluyente de que el porteador ha recibido las mercancías tal como se describen en los datos del contrato, y a diferencia de las consecuencias que se derivarían de las Reglas de La Haya-Visby, el porteador podía ser tenido injustamente por responsable de las pérdidas o de los daños que se hubieran producido durante el tramo final del transporte

efectuado por otra parte. Según se opinó, otra posible manera de resolver este problema potencial consistiría en que se ajustara el texto del párrafo 2 del artículo 14 de modo que el destinatario y el porteador pudieran convenir en un transporte interior efectuado por el comerciante. No obstante, se observó que esta solución podría resultar problemática debido a otras cuestiones relacionadas con el párrafo 2 del artículo 14.

48. Se formuló la propuesta de agregar al artículo 13 palabras pertinentes para puntualizar la necesidad de especificar la parte del transporte que no llevara a cabo el propio porteador. Por ejemplo, cabría agregar una frase como la siguiente: “para la parte restante del transporte, el porteador actuará como transitario en nombre del cargador”. Sin embargo, se observó que el Grupo de Trabajo ya había estudiado este enfoque y no lo había adoptado con miras a evitar que se regularan, conforme al proyecto de convenio, cuestiones de representación o de tránsito.

49. Se expresó también el parecer de que era improbable que con la supresión del artículo 13 se alterara la utilización de la práctica comercial a este respecto, aunque sí podría provocar una cierta disminución de la práctica actual y crear a la vez incertidumbre. En cualquier caso, se observó que si se suprimía el artículo 13, habría que procurar que el párrafo 3 del artículo 12 no impidiera la práctica mercantil de los acuerdos de transporte interior a cargo del comerciante. Si bien se puso de relieve que con la supresión del artículo 13 era improbable que se pusiera fin a dicho transporte interior, en la Comisión hubo delegaciones que se declararon partidarias de introducir en el proyecto de convenio una regla clara que autorizara dicha práctica.

50. Según otra propuesta, cabría limitar la aplicación del artículo 13 a los documentos de transporte no negociables. Se replicó que tal restricción representaría una modificación de gran envergadura de la actual práctica comercial que podría, de hecho, resultar menos conveniente que la supresión del artículo.

51. Se observó que, habida cuenta de las divergencias entre las delegaciones en la Comisión, parecía posible elegir entre dos opciones. La primera opción consistía simplemente en suprimir el artículo 13, pero asegurando al mismo tiempo que en los *travaux préparatoires* se indicara claramente que con esa supresión no se quería dar a entender que ya no se permitía la arraigada práctica comercial que se había mencionado. La segunda opción planteada consistía en que la Comisión tratara de formular de nuevo el proyecto de artículo 13 manteniendo su finalidad, pero resolviendo los puntos que habían suscitado reservas en el texto actual. Se observó asimismo que en todo nuevo enunciado del texto habría que dejar claro que la disposición sólo resultaba efectiva previa solicitud expresa del cargador, y que cabría la posibilidad de redactar de nuevo el texto de modo tal que quedara clara la obligación que en tales casos tenía el porteador frente al cargador.

52. La Comisión convino en que se estudiara un texto revisado del artículo 13 y decidió aplazar su examen final de esta disposición hasta que hubiera concluido esta tarea.

53. A raíz del prolongado esfuerzo por aclarar el texto del artículo 13 a fin de responder a las inquietudes expresadas, la Comisión tomó nota de la imposibilidad de llegar a un acuerdo sobre una versión revisada de este artículo. De conformidad con su decisión anterior, la Comisión convino en que se suprimiera el artículo 13, en

el entendimiento de que dicha supresión no suponía crítica o condena alguna, por parte del futuro convenio, del empleo de dicho tipo de contratos de transporte.

#### **Proyecto de artículo 14. Obligaciones específicas**

54. Algunas delegaciones expresaron reservas sobre el título de este proyecto de disposición. Se señaló que la expresión “obligaciones específicas” no parecía apropiada, sobre todo su traducción a algunos de los idiomas oficiales, puesto que la disposición en sí enunciaba obligaciones muy generales del porteador. Se sugirió que se modificara el título de la disposición y que dijera “obligaciones generales” o, tal vez, “obligaciones con respecto a las mercancías”. Si bien hubo también delegaciones que consideraron apropiado el título actual de la disposición, la idea de modificarlo en el sentido propuesto obtuvo cierto apoyo.

55. Una delegación propuso que se incluyera en el párrafo 1 un requisito por el que se obligara al porteador a tratar las mercancías con cuidado al recibirlas, así como a marcarlas. Se replicó, no obstante, que, según la opinión general, la obligación de marcar las mercancías correspondía al cargador, y se desechó la propuesta.

56. Se respaldó la propuesta de suprimir el párrafo 2 del artículo 14, que regulaba las cláusulas FIOS (franco de carga y descarga y estibado). Se expresaron reservas por el hecho de que el párrafo 2 obligaba al destinatario a cumplir determinadas obligaciones sin que éste hubiera de dar su consentimiento al respecto. Se expresó también la inquietud de que se estuviera dejando una de las obligaciones clásicas del porteador al arbitrio de la autonomía contractual de las partes. Sin embargo, se puso de relieve que el propósito de la disposición no era imponer obligaciones al destinatario sino más bien dar cabida a situaciones comerciales comunes en las que el porteador y el cargador convinieran en que este último cumpliría obligaciones que de ordinario se imponían al porteador y por las que, en consecuencia, este último no debería ser tenido por responsable en caso de que se produjeran pérdidas o daños. Por ejemplo, se señaló que a menudo los cargadores preferían cargar o estibar ellos mismos las mercancías por diversas razones mercantiles, como el hecho de poseer mayores conocimientos técnicos o bienes de equipo especiales. Se afirmó que el párrafo 2 representaba un paso adelante, pues regulaba la ley aplicable a las cláusulas FIOS, que hasta la fecha no había estado muy clara.

57. Se sugirió que el párrafo 2 se limitara a regir los transportes por servicios no regulares, ya que en los transportes marítimos por servicios de línea el propio porteador solía desempeñar las obligaciones enumeradas en lo que respecta a los contenedores. Se observó que el apartado b) del artículo 83 podría prever aquellos casos en los que el cargador se hiciera cargo de la manipulación de las mercancías en el curso de una operación de transporte por servicio de línea regular. No obstante, se observó que, en algunas situaciones, como por ejemplo cuando se trata de mercancías inhabituales o no transportadas en contenedores, como grandes máquinas, bienes de equipo especiales o productos concretos, en los servicios regulares se empleaban también las cláusulas FIOS. Así pues, se desestimó la propuesta.

58. Al término de su examen de esta disposición, la Comisión aprobó el contenido del artículo 14 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

59. Se expresó el parecer de que el texto retocado de este artículo suponía un notable aumento de la responsabilidad del porteador al convertir su obligación de poner el buque en estado de navegabilidad, exigible previamente al comienzo del viaje, en una obligación continua aplicable a toda la duración de la travesía por mar. La Comisión tomó nota de ese parecer, así como del parecer contrario, que obtuvo cierto apoyo, según el cual la responsabilidad exigible del porteador seguía siendo baja, dado que se le exigía simplemente que obrara con la debida diligencia para mantener el buque en el debido estado de navegabilidad, sin exigírsele imperativamente que mantenga el buque en dicho estado. A dicho respecto, no obtuvo el apoyo requerido la propuesta de que se definiera mejor la obligación del porteador de obrar con la debida diligencia para mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad, haciendo para ello remisión a las “normas aplicables en materia de seguridad marítima”.

60. Se observó que el texto inglés actual del artículo 15 parecía dar a entender que los contenedores formaban parte intrínseca del buque, lo cual no solía ser el caso. A fin de evitar todo malentendido, se sugirió sustituir, en el apartado c) de la versión inglesa, la fórmula “*including any containers*” (incluido todo contenedor) por “*and any containers*”, y efectuar todo retoque gramatical que proceda en el texto inglés de este apartado. La Comisión aceptó dicha propuesta.

61. Respecto de este mismo artículo, se señaló que el Grupo de Trabajo convino, en su 21º período de sesiones, en que se hiciera una mención explícita de “vehículo de transporte por carretera o ferroviario” en toda disposición en la que se hablara de los contenedores, paletas y demás elementos utilizados para agrupar mercancías, siempre que el contexto requiriera dicha mención. Se sugirió que procedía insertar dicha fórmula en el texto del apartado c) de este artículo. Ahora bien, la Comisión no aceptó esta propuesta, al considerar que carecía de relevancia práctica en el contexto de este artículo, dado que era sumamente improbable que un porteador suministrara también un “vehículo de transporte por carretera o ferroviario” para la travesía por mar.

62. La Comisión aprobó el contenido del artículo 15 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 16. Mercancías que puedan constituir un peligro**

63. Se propuso limitar los derechos del porteador a tenor de este artículo disponiendo que sólo podrá adoptar alguna de las medidas adicionales previstas en su texto si no se le informó a tiempo de la índole peligrosa de las mercancías. Se sugirió además que se le exigiera que explicara los motivos por los que hubo de adoptar alguna de esas medidas y que demostrara que el peligro real o eventual creado por las mercancías no hubiera podido ser evitado por una medida menos drástica que la efectivamente adoptada.

64. Dichas propuestas no obtuvieron el debido apoyo. Se estimó, por el contrario, que exigir que el porteador justificara una medida que hubiera adoptado, conforme a lo previsto en este artículo, no resultaba necesario, dado que el porteador podría verse obligado a responder judicialmente frente al propietario de la carga de toda medida indebida adoptada contra sus mercancías. Se insistió en cambio en la importancia de los artículos 16 y 17 para confirmar las facultades habitualmente

reconocidas al porteador para adoptar toda medida que sea razonable o incluso necesaria, en las circunstancias del caso para prevenir algún peligro real para las personas, los bienes o el medio ambiente. El artículo 16 no otorgaba al porteador una discrecionalidad total o sin control alguno, dado que se limitaba a precisar que toda medida razonable que el porteador adoptara para evitar algún peligro creado por las mercancías no constituiría una violación de su deber de velar por la seguridad de las mismas durante la travesía. Ahora bien, el apartado 3 o) del artículo 18 no eximía por completo al porteador de su responsabilidad, dado que toda medida que adoptara a tenor de lo previsto en los artículos 16 ó 17 estaría sujeta a la norma de razonabilidad enunciada en el texto de esos artículos y que era, por lo demás, inherente al deber de cuidar la carga que incumbía al porteador a tenor del régimen del futuro convenio. Se dijo también que no debía limitarse el derecho del porteador al ejercicio de dichas facultades al supuesto de que estuviera en condiciones de poder probar que no estaba al corriente de la índole peligrosa de las mercancías, dado que ello equivaldría a trasladar el riesgo inherente al transporte de mercancías peligrosas del cargador al porteador, lo cual no debía ser el caso a tenor del futuro convenio.

65. La Comisión aprobó el contenido del artículo 16 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

66. La Comisión aprobó el contenido del artículo 17 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Capítulo 5. Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso**

#### **Proyecto de artículo 18. Fundamento de la responsabilidad**

##### *Párrafo 2*

67. Se abogó firmemente ante la Comisión a favor de que se enmendara el párrafo 2 del artículo 18, así como de que se suprimiera su párrafo 3.

##### *Párrafo 3*

68. Se abogó también firmemente ante la Comisión a favor de que se suprimiera el párrafo 3 y la lista completa de circunstancias que exonerarían al porteador de su responsabilidad eventual por pérdida o daño de las mercancías. Se dijo que dicho régimen de exoneración era reminiscente de las etapas iniciales del transporte por línea regular, pero que había perdido su razón de ser a raíz de los enormes avances de la industria naviera con la introducción de nuevas generaciones de buques equipados para el transporte en contenedores, o especializados en el transporte de sustancias o materiales peligrosos o de artículos perecederos. Se observó que las Reglas de Hamburgo habían prescindido de la lista de riesgos exceptuados de las Reglas de La Haya-Visby, por lo que el régimen del nuevo convenio supondría un retroceso para todo país que ya hubiera adoptado el régimen de las Reglas de Hamburgo. Se dijo que era probable que el párrafo 3 del artículo 18 debilitara los recursos judiciales del propietario de la carga, lo que supondría en la práctica una elevación de las primas de seguro abonables que repercutiría finalmente sobre los consumidores y se reflejaría en su poder adquisitivo y en la economía nacional en su conjunto.

69. Sin dejar de prestar oído a dichos argumentos, la Comisión convino, no obstante, en que no procedía suprimir dicho párrafo. Se recordó a la Comisión el debate prolongado que tuvo lugar en el seno del Grupo de Trabajo acerca de este mismo asunto y la diversidad de pareceres que se alegaron en el curso de dicho debate. La Comisión tomó nota de la exhaustividad del debate ya celebrado y de la solución cuidadosamente negociada que podía verse reflejada en el texto actual del artículo 18. La Comisión estimó que esa solución se vería comprometida por la supresión del párrafo 3 del artículo que en opinión de muchas delegaciones constituía una pieza esencial de todo régimen equitativo de la responsabilidad.

70. Prevaleció además el parecer de que las objeciones formuladas contra dicho párrafo dimanaban de un malentendido acerca de su importancia práctica. Por lo general, al porteador no se le exigía una responsabilidad estricta sino una responsabilidad por concepto de su culpa eventual. No constituía por ello ninguna novedad que el futuro convenio se inspirara en el principio de que el porteador había de responder de todo daño ocasionado a las mercancías que le fuera imputable al haberse probado que la causa del daño era culpa suya. El párrafo 3 formaba parte de un régimen general de la responsabilidad por concepto de culpa y enunciaba una lista de supuestos en los que era normal considerar que el porteador no había incurrido en culpa alguna. Era además importante recordar que la lista del párrafo 3 no era una lista de circunstancias totalmente eximentes de la responsabilidad, sino una lista de circunstancias que invertirían la carga de la prueba y que se limitaban a crear una presunción rebatible de que el daño no fue causado por algún acto culpable del porteador. El cargador tendría la posibilidad de probar, con arreglo a lo previsto en los párrafos 4 y 5 del mismo artículo, que el porteador causó o contribuyó a causar la circunstancia invocada en descarga suya, o que era probable que el daño fuera imputable al estado de innavegabilidad del buque. Muchos de los que se habían opuesto inicialmente, en el Grupo de Trabajo, a la inclusión de la lista del párrafo 3 se mostraron, en general, satisfechos de la idoneidad del régimen de la responsabilidad enunciado en el texto actual del artículo 18.

#### *Párrafos 4, 5 y 6*

71. Se criticó también el régimen de atribución de la carga de la prueba enunciado en el artículo 18, que se dijo que difería del régimen anteriormente aplicable. Si bien no se cuestionó que la parte que hubiera de asumir la carga de la prueba estaría obligada a presentar las pruebas en las que estuviera fundada su demanda o su contestación a la demanda, se dijo que el cargador incurriría en mayores dificultades al asumir la carga de la prueba con arreglo al régimen actual del artículo que con arreglo a otros regímenes anteriores. Se observó que resultaba a menudo difícil obtener pruebas acerca de las causas de la pérdida ocasionada a la carga, y que esa búsqueda de pruebas resultaría más difícil para el destinatario o el cargador, al ser probable que no tuvieran acceso a todos o a algunos de los datos concernientes a los hechos determinantes de la pérdida. Por ello, la carga de la prueba acerca de la causa efectiva de la pérdida debería recaer normalmente sobre el porteador, que estaba en mejor situación que el cargador para averiguar o determinar lo que había sucedido a las mercancías durante el período en que estuvieron bajo su custodia. De haber habido más de una causa de la pérdida o daño, el porteador debería ser el que estuviera obligado a probar en qué medida la pérdida era imputable a una determinada causa.

72. Se dijo que el cargador tendría dificultades en probar el estado de innavegabilidad del buque o las deficiencias en el armamento, el avituallamiento o la tripulación del buque conforme a lo indicado en el párrafo 5. El efecto combinado de los párrafos 4, 5 y 6 modificaría el régimen general de asignación de la responsabilidad en términos que dificultarían notablemente la presentación de demandas por los cargadores y que les pondrían en una situación desfavorable en todo supuesto en los que hubiera más de una causa de la pérdida o daño y una de esas causas fuera el estado de innavegabilidad del buque imputable a la negligencia del porteador. En dichos casos, el cargador tropezaría con la dificultad de tener que probar en qué medida la innavegabilidad del buque había contribuido a la pérdida. Se dijo que en supuestos en que la pérdida o el daño fueran imputables a la innavegabilidad del buque, el porteador, o toda otra persona que invocara este artículo para exonerarse de su responsabilidad, estaría obligado a probar que había obrado con la debida diligencia, para lo que debería enmendarse el texto actual del artículo conforme se estimara oportuno. Se propuso además que se suprimiera el párrafo 6, dado que se temía que la noción de la asignación proporcional de la responsabilidad dificultara la práctica de la prueba para todo demandante eventual.

73. La Comisión tomó nota de las inquietudes expresadas. Prevaleció, no obstante, el criterio de que se mantuviera el texto actual de los párrafos 4, 5 y 6. Se dijo que la carga impuesta al cargador no era tan grande como se había dicho. De hecho, nada obligaba al cargador a que presentara una prueba concluyente del estado de innavegabilidad del buque, dado que la carga de la prueba pasaría al porteador tan pronto como el cargador hubiera probado que era “probable” que el daño fuera total o parcialmente imputable al estado de innavegabilidad del buque. El párrafo 6 había sido, a su vez, objeto de prolongado debate en el seno del Grupo de Trabajo, por lo que su texto actual reflejaba una solución negociada que para muchas delegaciones constituía una pieza esencial del equilibrio global del artículo 18.

#### *Conclusiones concernientes a este artículo*

74. La Comisión reanudó su debate general sobre el artículo 18, prestando particular atención a su párrafo 3, una vez que hubo examinado los párrafos 4 a 6 del mismo.

75. La Comisión prestó oído a las enérgicas objeciones que se hicieron a su decisión de no enmendar el texto de este artículo, y en particular su párrafo 3 (véanse párrs. 68 a 70 *supra*). Se sostuvo que mantener este párrafo daría lugar a ciertas consecuencias negativas, como la de elevar las primas del seguro que, al elevar el precio de las mercancías, menoscabaría la calidad de vida del consumidor final, con efectos particularmente graves para la población de los países menos desarrollados y, en general, de los países insulares y de los países en desarrollo sin litoral. Dichas consecuencias contravendrían ciertos principios y metas básicas de las Naciones Unidas, oficialmente aprobados por la Asamblea General. Se recordó, por ejemplo, a la Comisión los objetivos de desarrollo del Milenio expresados en la resolución 60/1 de la Asamblea General, de 16 de septiembre de 2005, por la que se aprobó el Documento Final de la Cumbre Mundial 2005. En dichos objetivos se plasmaba el deseo general de que el derecho al desarrollo se hiciera realidad para todo el mundo. Se pidió a todos los órganos y organismos de las Naciones Unidas que se esforzaran por vincular su propia labor a los objetivos que se señalaron a comienzos del nuevo milenio para el desarrollo, a tenor de la resolución 60/1 de la

Asamblea General. Se instó a la Comisión a que no ignorara su propio cometido a este respecto y que tuviera en cuenta el impacto negativo que su decisión relativa al artículo 18 podría tener para algunos de los países en desarrollo y menos adelantados. Se expresó la inquietud de que al retener en el texto del futuro convenio disposiciones que favorecían indebidamente al porteador frente al cargador, la Comisión estuviera comprometiendo la aceptabilidad del proyecto de convenio para ciertas regiones del mundo.

76. La Comisión se tomó cierto tiempo para examinar dichas inquietudes, así como la sugerencia de que se buscara la manera de reformular el texto de este artículo en términos que respondieran mejor al motivo de algunas de ellas. Prevalció, no obstante, el firme parecer de que, tras prolongadas negociaciones, el Grupo de Trabajo había logrado establecer un equilibrio viable entre los intereses del cargador y del porteador, por lo que el texto actual del artículo constituía la solución más equilibrada a la que cabría llegar. Se estimó que era sumamente improbable que se pudiera llegar a una solución más equilibrada en esta fase tardía de las negociaciones. Además, el texto actual del artículo formaba parte de una obra global por la que se conciliaban los intereses contrapuestos de las partes, por lo que todo cambio, que afectara al equilibrio ya negociado, obligaría a efectuar ajustes en otras partes del texto del futuro convenio, que tal vez fueran soluciones que habían sido, a su vez, cuidadosamente negociadas.

77. Sin dejar de expresar cierta comprensión por los pareceres de aquellos que no se sentían plenamente satisfechos con el texto actual del artículo, la Comisión decidió aprobar el contenido del artículo 18 y remitió su texto al grupo de redacción. Al obrar así, la Comisión pidió al grupo de redacción que alineara el texto que hacía mención de los contenedores en el inciso 5 a) iii) con el texto similar que figura en el apartado c) del artículo 15, y que eliminara el paréntesis que englobaba dicho texto.

#### **Proyecto de artículo 19. Responsabilidad del porteador por actos ajenos**

78. La Comisión aprobó el contenido del artículo 19 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 20. Responsabilidad de la parte ejecutante marítima; y proyecto de artículo 1, párrafos 6 (“parte ejecutante”) y 7 (“parte ejecutante marítima”)**

79. Se observó que el artículo 20 imponía a la parte ejecutante marítima el mismo régimen de la responsabilidad que se había impuesto al porteador. A tenor de la definición que se daba en el párrafo 7 del artículo 1, un transportista interior o terrestre sólo sería considerado parte ejecutante marítima si llevaba a cabo o se comprometía a llevar a cabo sus actividades únicamente en el interior de una zona portuaria. Se dijo que el efecto combinado de esas dos disposiciones podría resultar inadecuado, dado que el embalado marítimo de las mercancías podía también efectuarse en tierra. Además, ciertas empresas de transporte ubicadas en un puerto prestaban a menudo servicios que no competían al porteador. Cabía además que surgieran dudas acerca de si un transportista por carretera o ferroviario que introdujera las mercancías en una zona portuaria sería catalogado como parte ejecutante marítima durante la totalidad del trayecto recorrido por su vehículo o si se estimaría que dicho transportista actuó como parte ejecutante hasta el momento



en que su vehículo entró en la zona portuaria y pasó a ser parte ejecutante marítima al entrar su vehículo en dicha zona. Dado que resultaba a menudo difícil precisar los límites de una zona portuaria, la aplicación combinada de esas dos disposiciones resultaría problemática. Se sugirió que, a la luz de dichos problemas, procedía que el futuro convenio permitiera que todo Estado contratante hiciera una declaración por la que limitara el ámbito de aplicación del proyecto de convenio al viaje por mar únicamente.

80. Se respondió que, a tenor del párrafo 7 del artículo 1, un transportista interior o terrestre sólo sería considerado parte ejecutante marítima si llevaba a cabo o se comprometía a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria. La condición que se exigía reflejaba la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo de que un transportista por carretera no sería, en general, equiparado a una parte ejecutante marítima. Por ello, un transportista por carretera que introdujera su carga en una zona portuaria no sería conceptuado como parte ejecutante marítima, dado que no habría prestado sus servicios únicamente en el interior de una zona portuaria. Se observó además que era cada vez más frecuente que las autoridades locales delimitaran el recinto de toda zona portuaria sita en su territorio, por lo que solía disponerse de una base clara para delimitar el alcance de este artículo. Se observó, además, que el Grupo de Trabajo estimó que no existía motivación práctica alguna para dar una definición uniforme de “zona portuaria”.

81. La Comisión aprobó el contenido del artículo 20 y el contenido de las definiciones enunciadas en los párrafos 6 y 7 del artículo 1, por lo que remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 21. Responsabilidad solidaria**

82. La Comisión aprobó el contenido del artículo 21 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 22. Retraso**

83. Se expresó el parecer de que el texto actual del artículo no era satisfactorio, dado que no limitaba la suma recuperable por retraso en la entrega, que quedaría al arbitrio de lo estipulado en el contrato. Se criticó también la falta de claridad de su texto en lo concerniente a si cabría reclamar daños por el incumplimiento de un plazo de entrega implícito. Se sugirió, por ello, suprimir este artículo y dejar al arbitrio el derecho interno aplicable todo lo concerniente a la responsabilidad por retraso.

84. Se respondió que, el texto actual del artículo no exigía que se estipulara expresamente un plazo o período de entrega, ni permitía que el porteador excluyera su propia responsabilidad por retraso.

85. La Comisión aprobó el contenido del artículo 22 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 23. Cálculo de la indemnización**

86. No obtuvo apoyo la propuesta de que se previera, para todo supuesto en el que no se dispusiera de mercancías comparables, la determinación del valor de las mercancías que habría de hacer el tribunal competente, ya que se estimó que los

tribunales evaluarían la magnitud de la indemnización con arreglo a la ley del foro y que no procedía que el futuro convenio ofreciera reglas particulares para situaciones excepcionales.

87. La Comisión aprobó el contenido del artículo 23 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

88. La Comisión aprobó el contenido del artículo 24 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Capítulo 6. Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte**

#### **Proyecto de artículo 25. Desvío de ruta**

89. La Comisión aprobó el contenido del artículo 25 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 26. Transporte sobre cubierta; y proyecto de artículo 1, párrafos 26 (“contenedor”), 25 (“buque”) y 24 (“mercancías”)**

90. No obtuvo suficiente apoyo una propuesta de que se complementara la definición de “mercancías” con una referencia a los vehículos de transporte por carretera o ferroviario, dado que se estimó que la adición sugerida obligaría a enmendar otras disposiciones del texto del convenio, tales como el párrafo 2 del artículo 61, que hablaba de las mercancías transportadas en contenedores o sobre vehículos de transporte por carretera o ferroviario.

91. La Comisión aprobó el contenido del artículo 26 así como el de las definiciones de los párrafos 24, 25 y 26 del artículo 1 y remitió su texto al grupo de redacción. La Comisión pidió al grupo de redacción que velara por la coherencia con que se empleaba en el texto del futuro convenio la fórmula “costumbre, uso o práctica del tráfico de que se trate”.

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

92. La Comisión recordó que en anteriores versiones del artículo 27 del proyecto de convenio, además de hacerse remisión a otros instrumentos internacionales, se hacía remisión entre corchetes al “derecho interno”. Se recordó asimismo que, en los períodos de sesiones 19º y 20º del Grupo de Trabajo, se había suprimido dicha remisión a raíz de una propuesta de transacción referente a varias cuestiones, entre las que figuraba el nivel de la limitación de la responsabilidad del porteador (véase A/CN.9/621, párrs. 189 a 192, y A/CN.9/642, párrs. 163 y 166).

93. Se formuló la propuesta de reintroducir la remisión al “derecho interno” en el artículo 27 o de incluir, en el proyecto de convenio, una disposición por la que se permitiera a todo Estado Contratante hacer una declaración, haciendo extensiva la remisión del artículo 27 a su derecho interno de carácter imperativo. En apoyo de esta propuesta se observó que algunos Estados habían adoptado normativas nacionales muy específicas encaminadas a ocuparse de determinadas zonas geográficas, como los desiertos, y que desearían mantener esas reglas especiales una vez que el proyecto de convenio entrara en vigor. Además, se estimó que, habida

cuenta de que el texto actual del artículo 27 preveía una solución para el caso de posibles conflictos con convenios regionales de transporte unimodal, debería darse el mismo reconocimiento al derecho interno de los Estados que no fueran parte en dichos convenios, aun cuando sus normas nacionales no fueran fruto de obligaciones internacionales. Además, se consideró que si se reintroducía la referencia al “derecho interno” en el artículo 27, habría más Estados en condiciones de ratificar el proyecto de convenio, con lo que se incrementaría la aceptación del instrumento por el mayor número posible de Estados.

94. En la Comisión se expresaron también reservas sobre el hecho de que el artículo 27 sólo era aplicable a las pérdidas de mercancías o a los daños sufridos por éstas que, según pudiera comprobarse, se hubieran producido en un determinado tramo del transporte. Se opinó que, en la mayoría de los casos, resultaría considerablemente difícil demostrar en qué lugar se había producido la pérdida o el daño y que, a consecuencia de ello, el artículo 27 tendría, en la práctica, una eficacia limitada. Además, en los casos en que fuera posible determinar el lugar en que se produjo la pérdida o el daño, sería particularmente importante hacer aplicable el derecho interno, que rigiera ese determinado tramo del transporte.

95. Si bien la idea de reinsertar una remisión al “derecho interno” en el artículo 27 recibió cierto apoyo y adhesión, se recordó que el texto actual del artículo 27, que omitía dicha remisión al “derecho interno” era el resultado de una compleja solución de avenencia que se había ido gestando a lo largo de varios períodos de sesiones del Grupo de Trabajo. Se formuló la advertencia de que esta solución de transacción había comprendido distintas cuestiones difíciles, como la del establecimiento de un límite de la responsabilidad del porteador, y de que si se reintroducía en la disposición el concepto de derecho interno podía desvirtuarse toda la solución de avenencia. Se instó a la Comisión a que apoyara el texto existente, que había sido fruto de esa transacción, y este llamamiento recibió apoyo. Varias delegaciones señalaron que no habían quedado del todo satisfechas con el resultado de la solución de avenencia, pero que seguían apoyándola con miras a que se lograra un consenso que fuera lo más amplio posible.

96. En apoyo del texto en su forma actual se argumentó también que hacer remisión al “derecho interno” en el artículo 27 era algo muy distinto que hacer remisión a instrumentos internacionales de rango legal. En el caso de instrumentos internacionales, cabía prever que su contenido fuera conocido y transparente y estuviera armonizado, por lo que no supondría un obstáculo grave para el comercio internacional. En cambio, el derecho interno difería notablemente de un Estado a otro, por lo que resultaría muy difícil averiguar los requisitos legales que se habrían de cumplir en un determinado país y, además, era mucho más probable que se produjeran cambios, en cualquier momento, en el derecho interno de un Estado. Se estimó, pues, que esos factores hacían que una remisión al derecho interno en el artículo 27 resultaría mucho más problemática y daría probablemente lugar a una armonización inferior a la que se obtendría mediante una remisión a instrumentos internacionales. Esta opinión obtuvo apoyo en la Comisión.

97. Se sugirió que, habida cuenta de que obviamente el artículo 27 había dejado de ser una disposición que regulaba los conflictos entre convenios, existía el riesgo de que se malinterpretaran las palabras “no impedirá la aplicación de” (“*do not prevail*”), que figuraban en la parte introductoria del artículo. Se estimó que sería preferible sustituir esas palabras y que el texto dijera “no será aplicable a”. No

obstante, se señaló que esta simple sustitución podría resultar problemática, dado que las disposiciones que entraran en conflicto no serían generalmente inaplicables sino que sólo lo serían si estuvieran en contradicción con las disposiciones del proyecto de convenio. Además, se reconoció que probablemente sería necesario efectuar una modificación más sustancial del texto del artículo 27 para poder lograr el resultado sugerido. La Comisión convino en que el texto del artículo 27 en su forma actual era aceptable.

98. Tras deliberar, la Comisión aprobó el contenido del artículo 27 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Capítulo 7. Obligaciones del cargador frente al porteador**

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

99. La Comisión aprobó el contenido del artículo 28 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

100. La Comisión aprobó el contenido del artículo 29 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

101. La Comisión aprobó el contenido del artículo 30 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

102. La Comisión aprobó el contenido del artículo 31 y remitió su texto al grupo de redacción.

##### **Proyecto de artículo 32. Información requerida para formular los datos del contrato; proyecto de artículo 1, párrafo 23 (“datos del contrato”)**

103. Se observó en la Comisión que, conforme a los artículos 32 y 33, el cargador tenía una responsabilidad potencialmente ilimitada si incumplía sus obligaciones de facilitar información para los datos del contrato o en relación con el transporte de mercancías peligrosas. Se objetó que esa responsabilidad potencialmente ilimitada del cargador contrastaba con la posición del porteador, que sólo debía afrontar una responsabilidad limitada al aplicársele el artículo 61. Habida cuenta de otras autonomías contractuales que se permitían en el proyecto de convenio, se sugirió que a este respecto se atenuara en cierta medida lo dispuesto respecto del cargador suprimiendo, en los apartados a) y b) del párrafo 2 del artículo 81, el verbo “límite”, con lo cual las partes en el contrato de transporte podrían convenir en limitar la responsabilidad del cargador (véanse las deliberaciones sobre la propuesta de suprimir el verbo “límite” en el párrafo 2 del artículo 81, que se reseñan en los párrafos 236 a 241 *infra*). La Comisión convino en estudiar esta propuesta en el contexto de su examen del artículo 81 del texto.

104. La Comisión aprobó el contenido del artículo 32 y de la definición enunciada en el párrafo 23 del artículo 1 y remitió dichos textos al grupo de redacción.

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

105. La Comisión aprobó el contenido del artículo 33 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 34. Asunción por el cargador documentario de los derechos y obligaciones del cargador; proyecto de artículo 1, párrafo 9 (“cargador documentario”)**

106. Se objetó que el artículo 34 tenía un alcance demasiado amplio al imponer al cargador documentario todas las obligaciones del cargador. Esta opinión fue desestimada por la Comisión. Además, a la pregunta de si podía considerarse que el cargador documentario y el cargador eran responsables mancomunada y solidariamente, se respondió que no se pretendía que hubiera tal tipo de responsabilidad entre ambos.

107. La Comisión aprobó el contenido del artículo 34 y de la definición enunciada en el párrafo 9 del artículo 1, relativo a la definición de “cargador documentario”, y remitió dichos textos al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 35. Responsabilidad del cargador por actos ajenos**

108. La Comisión aprobó el contenido del artículo 35 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 36. Extinción de la responsabilidad del cargador**

109. Varias delegaciones cuestionaron ante la Comisión el motivo por el que se había incluido el artículo 36 en el texto, especialmente si se tenía en cuenta que en general el proyecto de convenio había adoptado un criterio permisivo en lo concerniente a la autonomía contractual de las partes. A pesar de que, como se recordó, ciertas delegaciones del Grupo de Trabajo habían pedido que se incluyera en el proyecto de convenio una disposición relativa a la extinción de la responsabilidad del cargador, la Comisión consideró en general que tal disposición no era necesaria en el texto y que podía suprimirse.

110. La Comisión convino en eliminar el artículo 36 del proyecto de convenio.

**Capítulo 8. Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte**

**Proyecto de artículo 37. Emisión del documento de transporte o del documento electrónico de transporte**

111. La Comisión aprobó el contenido del artículo 37 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 38. Datos del contrato**

112. Se apoyó enérgicamente la opinión de que el enunciado actual de este artículo era incompleto, pues hacía únicamente referencia a las mercancías y al porteador, pero sin mencionar otros aspectos esenciales, como la entrega y los medios de

transporte. Se puso de relieve que el cargador o el destinatario, según el caso, precisarían información suplementaria para poder adoptar medidas en relación con el transporte. A menudo, los bancos requerían a los cargadores que presentaran conocimientos de embarque en los que el cargador debía mencionar el nombre del buque en el que se habían cargado las mercancías. De la misma manera, un destinatario que esperara recibir mercancías en un determinado punto de destino no debería verse sorprendido por el hecho de que se presentaran solicitudes para que se hiciera cargo de las mercancías en un lugar distinto; el proyecto de convenio debería, por tanto, requerir que en el documento de transporte se consignara información de la que el destinatario pudiera fiarse. Además, el destinatario, sobre la base de la información indicada en el documento de transporte, debería poder adoptar las medidas necesarias para que las mercancías se entregaran correctamente, por ejemplo, arrendando medios de transporte interno; para adoptar tales medidas, el destinatario necesitaría saber por lo menos el lugar de destino y la fecha y hora previstas de llegada de las mercancías. Así pues, se propuso que se requiriera que en el documento de transporte figurara, además de los elementos ya mencionados en el proyecto de artículo, la siguiente información: el nombre y la dirección del destinatario; el nombre del buque; los puertos de carga y descarga; y la fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, o la fecha aproximada en que se efectuaría su entrega.

113. En otra propuesta de que se incluyeran nuevos datos en la lista de este artículo, se sugirió que también se incluyeran en su texto los lugares de la recepción y la entrega, ya que esos datos eran necesarios para poder determinar el ámbito geográfico de aplicación del proyecto de convenio con arreglo a su artículo 5. De no facilitarse tales datos, las partes podrían ignorar si el proyecto de convenio era o no aplicable al contrato de transporte objeto de su controversia.

114. En respuesta a esas propuestas se dijo que este artículo sólo pretendía enunciar los datos del contrato de carácter obligatorio o imperativo sin los cuales no pudiera realizarse el transporte y que fueran indispensables para la aplicación de otras disposiciones del proyecto de convenio. Nada impedía a las partes convenir en que se consignaran en el documento de transporte otros datos que estimaran convenientes, desde el punto de vista comercial, mencionar en dicho documento. No obstante, se señaló también que en las propuestas se sugería incluir en la lista de este artículo datos que, como la denominación del buque, los puertos de carga o descarga, o la fecha aproximada de entrega de las mercancías, en el momento de la emisión del documento de transporte, las partes tal vez desconocieran. Se argumentó que uno de los intereses primordiales del cargador, solía ser la obtención, lo antes posible, de un documento de transporte, a fin de poder entregar dicho documento al banco para que a su vez emitiera el crédito documentario que permitiera cobrar el importe de las mercancías vendidas. Ahora bien, hacer obligatoria toda la información adicional que se había sugerido incluir, en la lista de datos de este artículo, daría inevitablemente lugar a retrasos en la emisión del documento de transporte. Se explicó que, por ejemplo, en el caso del transporte multimodal podrían transcurrir varios días entre la salida de las mercancías de un lugar situado en el país y su llegada efectiva al puerto inicial de carga. También transcurriría un lapso adicional antes de que las mercancías fueran transportadas por otro buque a un puerto de enlace, en el que serían de nuevo descargadas para su transporte a su destino final. En tal situación, que era muy común en la práctica, en el momento de emitirse el documento de transporte, únicamente solía conocerse el nombre del

primer buque o del buque de enlace. Por añadidura, se desconocían también con frecuencia los puertos de carga y descarga, dado que los grandes porteadores podían repartir la carga entre varios posibles puertos por motivos financieros (como las tarifas portuarias) u operativos (como la disponibilidad de espacio en buques de navegación marítima).

115. Se sostuvo asimismo que tampoco debería ser obligatorio mencionar el nombre del cargador. Era cierto, tal como se dijo, que en los documentos de transporte figuraba siempre el nombre de una persona como cargador. En la práctica, no obstante, la persona mencionada sólo era a menudo un cargador documentario y muchas veces los porteadores recibían solicitudes para que se cambiara al cargador mencionado. En algunos casos, por razones mercantiles totalmente legítimas, un cargador podría incluso preferir que su identidad se mantuviera confidencial. Esa práctica nunca impedía el transporte de las mercancías, ya que los porteadores solían conocer a sus clientes y sabían a quién debían reclamar el pago del flete. Se argumentó también que, por razones similares, se habría de obrar con cautela a la hora de exigir que en el documento de transporte se consignen otros datos, como pudiera ser el nombre y la dirección del destinatario, puesto que, en muchos casos, podía ocurrir que las mercancías fueran vendidas en tránsito y que, por tanto, en el momento de emitirse el documento de transporte, se desconociera el nombre del comprador final. La práctica habitualmente seguida en muchos sectores consistía simplemente en mencionar el nombre del destinatario utilizando la fórmula “a la orden del cargador”. Además, las cadenas de negociación existentes en algunos ramos suponían que, en el momento de cargarse las mercancías, se desconocía incluso el lugar de entrega. Por ejemplo, los cargadores que se ocupan del comercio de petróleo a granel que sale del Oriente Medio, describían a menudo el destino de la carga empleando términos vagos (por ejemplo, “al oeste de Gibraltar”); este uso raras veces causaba problemas en la práctica, pero ya no sería posible si prosperaran las propuestas de ampliación de la información que debería figurar obligatoriamente en los datos de un contrato.

116. Se opinó que la indicación de la fecha de entrega tampoco resultaba adecuada como elemento que debiera figurar obligatoriamente en el documento de transporte, dado que en la mayoría de los casos los porteadores marítimos sólo estarían en condiciones de proporcionar una estimación inexacta de la duración de la travesía. La incertidumbre acerca de la fecha de entrega desaparecía con la práctica actual de informar al porteador de la parte a la que había que notificar, y ello facilitaba también la entrega al destinatario. El proyecto de convenio mejoraba más esa práctica al requerir que en el documento de transporte se especificara el nombre y la dirección del porteador, un requisito que no figuraba, por ejemplo, en las Reglas de Hamburgo. Los progresos realizados en la tecnología de la información y las comunicaciones, que se evidenciaban con el avanzado sistema de localización de cargas que muchos porteadores venían ofreciendo en los últimos años a través de Internet, hacían que para los propietarios de la carga resultara mucho más fácil obtener detalles sobre la entrega de las mercancías directamente del porteador en comparación con antes, cuando a veces los destinatarios tenían que confiar esencialmente en el documento de transporte en sí para conocer esa información.

117. La Comisión entabló un prolongado debate acerca de la conveniencia de agregar a la lista del artículo 38 nuevos datos, así como sobre las consecuencias que tendría en la práctica la inclusión de dichos datos. En respuesta a una pregunta, se

observó que, en cierta medida, la calificación de “obligatorios” o “imperativos” referida a los datos del contrato enumerados en el artículo 38, inducía a error, ya que en el artículo 41 se puntualizaba que el hecho de que uno o varios de estos datos del contrato no estuvieran indicados o fueran inexactos no afectaría a la naturaleza jurídica ni a la validez del documento de transporte. Así pues, el destinatario, por ejemplo, no se vería privado de su derecho a reclamar la entrega en virtud de un documento de transporte si no se habían cumplido total o exactamente los requisitos del artículo 38 a causa de un error o de una omisión del cargador o del porteador. De igual modo, el proyecto de convenio no afectaba a ningún derecho que pudiera tener el cargador, en virtud de la ley aplicable, a obtener determinada información que el porteador no hubiera consignado en el documento de transporte, o a hacer suya una determinada hipótesis a falta de información en sentido contrario. Sin embargo, ello no significaba que sería razonable ampliar indefinidamente la lista de datos, dado que todo nuevo requisito incrementaría inevitablemente la carga impuesta a las partes.

118. La Comisión era consciente de los argumentos aducidos en pro del mantenimiento de la lista de requisitos del artículo 38 dentro de los límites de lo comercialmente razonable. No obstante, muchas delegaciones coincidieron en que convendría exigir algunos datos suplementarios, a fin de que el cargador y el destinatario puedan responder mejor a los cuestionarios de los bancos emisores de créditos documentarios y puedan prever mejor las medidas logísticas o de otra índole que sean necesarias para hacerse cargo de las mercancías en el lugar de destino. Se subrayó que, habida cuenta de la relación existente entre los artículos 38 y 41, una lista ampliada de requisitos no repercutiría negativamente en los usos comerciales, ya que el documento de transporte podría seguir emitiéndose válidamente, aun en los casos en que no se dispusiera de algunos datos antes de iniciar el transporte. La Comisión reconoció asimismo que tal vez habría que limitar el alcance de algunos elementos, por ejemplo, en lo que respecta al hecho de estar o no disponibles en el momento de emitirse el documento de transporte.

119. Se propuso que se insertara en el artículo 38 el siguiente párrafo:

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

- a) el nombre y la dirección del destinatario, de haberlo designado el cargador;
- b) el nombre del buque, de figurar dicho nombre en el contrato de transporte;
- c) el lugar de la recepción y, caso de conocerlo ya el porteador, el lugar de la entrega; y
- d) el puerto de carga y el puerto de descarga, de haber sido indicados en el contrato de transporte.”

120. Se observó que, pese a haberse incluido en el artículo 38 la mayoría de los datos sugeridos, no fue posible hacer también mención de la fecha prevista de la entrega de las mercancías, pese a los esfuerzos que se hicieron al respecto, por estimarse que dicho dato guardaba una relación muy estrecha con la regla del artículo 22 y todo lo concerniente a la responsabilidad del porteador por retraso en



la entrega de las mercancías, por lo que se estimó preferible no perturbar el contenido de una regla ya aprobada. La Comisión respaldó firmemente la inclusión del nuevo párrafo 2 bis sugerido para el artículo 38.

121. La Comisión aprobó el contenido del artículo 38, con la adición del párrafo 2 bis, y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 39. Identidad del porteador**

122. La Comisión tomó nota de una declaración en la que se alegaba que el criterio adoptado en este artículo era insatisfactorio.

123. La Comisión aprobó el contenido del artículo 39 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 40. Firma**

124. Se respaldó el criterio adoptado en este artículo de no especificar los requisitos para la validez de una firma, ya sea manuscrita o electrónica, al estimarse que esta cuestión debía dejarse en manos de la ley aplicable.

125. La Comisión aprobó el contenido del artículo 40 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 41. Deficiencias en los datos del contrato**

126. A reserva de algunos ajustes terminológicos que tal vez convendría efectuar en las traducciones a algunos idiomas oficiales, la Comisión aprobó el contenido del artículo 41 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

127. Se señaló que, en la práctica, las mercancías podrían entregarse para su transporte por carretera o ferrocarril en un vehículo cerrado, a fin de limitar la capacidad del porteador para verificar información relativa a las mercancías. La Comisión convino en que se hiciera extensiva la referencia de este artículo a los contenedores a dichas categorías de vehículo. La Comisión pidió al grupo de redacción que estudiara posibles variantes para hacer referencia en este artículo a dichos vehículos de algún modo que evitara alargar la disposición con repeticiones innecesarias y que fuera utilizable en casos similares en otras partes del texto.

128. La Comisión aprobó el contenido del artículo 42 y remitió su texto al grupo de reacción.

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

129. No recibió suficiente apoyo la propuesta de sustituir, en el inciso ii) del apartado c), las palabras “aun cuando no” por la palabra “y”. Se observó que, a diferencia de los números de identificación de los contenedores, los números de identificación de los sellos o precintos de los contenedores tal vez no fueran conocidos por el porteador, ya que podían ser colocados por partes ajenas tanto al cargador como al porteador, como las autoridades aduaneras o sanitarias.

130. La Comisión convino en que, en la situación regulada por el inciso ii) del apartado c) de este artículo, no sería apropiado hacer la disposición pertinente extensiva a los vehículos de transporte por carretera o ferrocarril.

131. La Comisión aprobó el contenido del artículo 43 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 44. “Flete prepagado”**

132. La Comisión aprobó el contenido del artículo 44 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 1, párrafo 14 (“documento de transporte”)**

133. Se observó que el Grupo de Trabajo convino en su último período de sesiones en que se suprimiera toda mención del “consignador” en el texto del futuro convenio, razón por la cual se retocó la definición de “documento de transporte” con miras a que los requisitos de los apartados a) y b) resultaran conjuntivos en vez de disyuntivos. Al haberse excluido así al mero recibo de la definición de “documento de transporte”, se propuso que se suprimiera en el encabezamiento de la definición la expresión “o por una parte ejecutante”. La Comisión aprobó dicha corrección.

134. Se propuso también insertar la frase “o por una persona que haya actuado en su nombre” en el lugar previamente ocupado por la expresión suprimida, a fin de alinear su texto con el del artículo 40.1 relativo a la firma. Se observó, no obstante, que se había evitado en la preparación del proyecto de convenio hacer referencia a cuestiones de representación, por estimarse que, pese a ser frecuentes en el campo del transporte comercial, resultaban demasiado complejas para ser incluidas en el ámbito del proyecto de convenio. Se observó además, que existía una necesidad evidente de mencionar la eventualidad de que alguna persona actúe en nombre del porteador al firmarse el documento, pero que insertar esa misma frase en la definición de “documento de transporte” suscitaría cuestiones acerca de su ausencia en otros lugares del convenio. La Comisión hizo suyo dicho parecer, y decidió no insertar dicha frase adicional.

135. Se sugirió también que se insertara el texto siguiente, en un nuevo apartado de la definición: “Deje constancia del momento en que las mercancías son adquiridas por/entregadas al destinatario.” Se observó, no obstante, que el artículo 11 enunciaba claramente la obligación del porteador de transportar las mercancías a su lugar de destino y de entregarlas al destinatario, por lo que la Comisión no hizo suya dicha propuesta.

**Proyecto de artículo 1, párrafos 15 (“documento de transporte negociable”), 16 (“documento de transporte no negociable”), 18 (“documento electrónico de transporte”), 19 (“documento electrónico de transporte negociable”), 20 (“documento electrónico de transporte no negociable”), 21 (“emisión” de un documento electrónico de transporte negociable), 22 (“transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable) y 27 (“flete”)**

136. Tras hacer en el encabezamiento del párrafo 18 del artículo 1 la corrección que ya se hizo en su párrafo 14, suprimiendo la mención “o por una parte ejecutante” las dos veces que aparece en dicho párrafo, la Comisión aprobó el contenido de las

definiciones enunciadas en los párrafos 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 y 27 del artículo 1 y remitió su texto al grupo de redacción.

## **Capítulo 9. Entrega de las mercancías**

### **Observación general**

137. Respecto del capítulo 9 en su conjunto, se estimó que era digna de elogio la finalidad de su régimen de prever soluciones jurídicas para cierto número de cuestiones espinosas. Se estimó, no obstante, que se habían dejado sin resolver ciertas cuestiones difíciles, como las de saber cuándo el destinatario estaría obligado a aceptar la entrega, que podría hacer el porteador si el destinatario incumplía dicha obligación y cuáles eran las medidas que el porteador debería adoptar para cerciorarse de que las mercancías se entregaban a la persona indicada.

138. Se sugirió que tal vez este capítulo suscitara más problemas que los que resolvía, por lo que su adopción en el texto definitivo podría dificultar la ratificación del futuro convenio. La Comisión tomó nota de dichas inquietudes.

### **Proyecto de artículo 45. Obligación de aceptar la entrega**

139. Se formularon, respecto del artículo 45, ciertas inquietudes que reflejaban la observación general que se hizo respecto del capítulo 9 en su conjunto. Algunas de ellas obtuvieron cierto apoyo, pero el interés de la Comisión se centró en la frase “el destinatario que ejercite sus derechos”. Se sugirió que dicha frase resultaba demasiado vaga para servir de detonador para el acto de asumir las obligaciones previstas en el texto del futuro convenio. Se sugirió que dicha incertidumbre se eliminaría si se suprimía dicha frase, sustituyéndola por: “el destinatario que reclame la entrega de las mercancías”. Dicho parecer obtuvo el apoyo de la Comisión.

140. En respuesta a dicho parecer, se observó que el artículo 45 fue incluido en el texto del convenio para ocuparse del problema del destinatario que estuviera al corriente de que las mercancías habían llegado, pero que deseaba evitar la entrega de esas mercancías mediante el mero hecho de no reclamarlas. Se observó que el porteador tropezaba a menudo con este problema y que el artículo 45 tenía por objeto prever una solución legal para dicho problema. Se explicó además que la fórmula “ejercite sus derechos” tenía por objeto prever el supuesto de que el destinatario deseara examinar las mercancías o recoger alguna muestra de las mismas antes de aceptar la entrega, o el supuesto de que el destinatario interviniera en la operación de transporte. Se observó que la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (la “Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa”) obligaba al comprador que deseara rechazar las mercancías objeto del contrato de venta a aceptar su entrega del porteador, pero facultándole para aceptar dicha entrega en nombre del vendedor. Se sugirió que el texto actual del artículo 45 respondía adecuadamente a dicho criterio. La Comisión respaldó en cierta medida dicho parecer.

141. Tras deliberar al respecto, la Comisión decidió aprobar la enmienda sugerida en el anterior párrafo 139. A reserva de dicha enmienda, la Comisión aprobó el contenido del artículo 45 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 46. Obligación de confirmar la recepción**

142. La Comisión aprobó el contenido del artículo 46 y remitió su texto al grupo de redacción.

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

143. Se expresó la inquietud de que el artículo 47 se limitaba a amparar al porteador que hubiera observado los trámites enunciados en dicho artículo, pero que dejaba sin amparo al porteador que no hubiera observado dichos trámites. Se suscitó, además, la cuestión de que si el cargador había dejado de ser la parte controladora, lo probable era que hubiera transferido ya todos sus derechos sobre las mercancías a la parte controladora, incluido el derecho de dar instrucciones para su entrega. La Comisión tomó nota de dichas inquietudes.

144. La Comisión aprobó el contenido del artículo 47 y remitió su texto al grupo de redacción. (Las deliberaciones ulteriores y las conclusiones acerca de este artículo pueden verse más adelante en párrs. 166 a 168.)

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

145. La Comisión aprobó el contenido del artículo 48 y remitió su texto al grupo de redacción. (Las deliberaciones ulteriores y las conclusiones acerca de este artículo pueden verse más adelante en los párrs. 166 a 168.)

**Proyecto de artículo 49. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable**

146. Se reconoció la gravedad del problema práctico con el que tropezaba el porteador en los supuestos en los que no se presentaba el propietario de la carga en el lugar de destino o en los que se presentaba sin la documentación requerida. Se cuestionó, no obstante, que el texto del artículo 49 fuera el más apropiado para resolver dichos problemas. Se dijo, en particular, que el texto actual del artículo debilitaba la función que debía cumplir un documento de transporte negociable en cuanto documento de titularidad, dado que permitía que el porteador recabara del cargador o del cargador documentario instrucciones del cargador o del cargador documentario que anularía de hecho la obligación de efectuar la entrega contra la presentación del conocimiento de embarque. Se expresó además la inquietud de que el apartado d) aumentara el riesgo de fraude lo que perjudicaría a todo banco o tercero interesado que se hubiera fiado de la seguridad ofrecida por la existencia de un documento de transporte negociable. Una delegación quiso que se dejara constancia de que los bancos habían hecho saber que el régimen del artículo 49 les obligaría a asumir riesgos adicionales.

147. Se sugirió también que la indemnidad prevista en el apartado f) podría ocasionar problemas al asegurador de la carga, por ejemplo, en todo supuesto de una remesa CIF, (costo, seguro y flete), en la que el vendedor negocie el seguro pero transfiera la póliza al comprador al transferirle el riesgo inherente al envío de la remesa. Se sugirió que si el vendedor dotaba indebidamente de indemnidad al porteador, al darle nuevas instrucciones para la entrega, lo que habría hecho es dejar al asegurador sin la acción de repetición que, de lo contrario, hubiera podido

ejercitar contra el porteador. Se dijo que ello privaría de una vía eventual de reparación al demandante que deseara resarcirse de los daños sufridos a raíz de una entrega indebida de la carga. Otra complicación señalada fue la resultante del efecto combinado de los apartados d) a f) en el sentido de que el porteador que hubiera recibido instrucciones nuevas del cargador quedaría exonerado de su responsabilidad frente al tenedor del conocimiento, pero que, al dotar al porteador de indemnidad, el cargador estaría dotando de indemnidad a una parte que no había incurrido en responsabilidad.

148. Se respondió a algunas de las críticas formuladas dando diversos ejemplos de cómo el nuevo sistema previsto en el artículo 49 reduciría las posibilidades de fraude actualmente existentes. Por ejemplo, se citaron como prácticas actuales susceptibles de fraude la emisión de diversos originales de un conocimiento de embarque, la falsificación de conocimientos, y la circulación y venta de conocimientos aun después de efectuada la entrega. El régimen enunciado en el artículo 49 tenía por objeto reducir o eliminar muchas de esas oportunidades de abuso. Se insistió además en que el nuevo régimen tenía por objeto limitar los riesgos que habían de asumir los bancos, restableciendo la integridad del régimen del conocimiento de embarque. Se mencionó que, en las conversaciones con ellos celebradas, tanto los bancos como los comerciantes habían reconocido que tendrían que efectuar algunos ajustes en sus prácticas comerciales actuales, pero que consideraban que el nuevo régimen supondría un menor riesgo para ellos. Se observó además que la práctica actual de negociar cartas de indemnidad, tal vez respaldadas por garantías bancarias, era un procedimiento que resultaba lento y costoso para el destinatario.

149. Se observó además que los graves problemas que se había intentado resolver en el artículo 49 no eran únicamente problemas del porteador sino problemas de la industria naviera en su conjunto. Se dijo que dicha industria se había esforzado sin éxito por resolver esos problemas, por lo que la solución legal de los mismos parecía ser la única opción viable. Si bien se reconoció que la solución dada en el artículo 49 tal vez no resultara óptima en todos sus aspectos, cabría todavía introducir en ella algún retoque aceptable. Se instó a la Comisión a que aprobara el artículo 49 a fin de que el futuro convenio ofreciera una solución legal al problema de restablecer la integridad del cometido asignado a los documentos de transporte negociables.

150. Se expresó cierta simpatía por algunas de las inquietudes suscitadas por los problemas previstos, en los párrafos 146 y 147, respecto del funcionamiento eventual en la práctica del artículo 49, pero no hubo uniformidad de pareceres sobre cómo procedía resolver esos problemas. Si bien algunas delegaciones abogaron por suprimir todo el artículo, otras propugnaron que se suprimieran únicamente los apartados d) a f) o e) a f), mientras que otros abogaron por que se aclarara el sentido de esos apartados problemáticos. Además, algunas delegaciones respaldaron el texto actual del artículo 49 sin enmienda alguna. Ahora bien, se reconoció en general que los problemas que se trataban de resolver en el artículo 49 eran problemas a la vez reales y urgentes.

151. La Comisión convino en que se examinara todo texto mejorado de este artículo que eventualmente se presentara.

152. La Comisión reanudó sus deliberaciones sobre el artículo 49 después de concluir su examen de todo el proyecto de convenio. A raíz de su examen inicial de este proyecto de disposición se habían llevado a cabo extensas consultas oficiosas, en las que había participado un gran número de delegaciones, con objeto de formular otro posible enunciado del artículo 49 que tuviera en cuenta los diversos problemas inicialmente planteados (véanse párrs. 146 y 147 *supra*). Se informó a la Comisión de lo difícil que había resultado concertar una solución de avenencia, habida cuenta de la magnitud de las divergencias que se habían manifestado acerca del artículo, pues muchas delegaciones habían expresado el deseo de que se suprimieran sus apartados d) a h), mientras que otras muchas habían insistido en que se mantuviera el texto del artículo en su totalidad. No obstante, a raíz de las consultas oficiosas celebradas, se sometió al examen de la Comisión la siguiente nueva versión del artículo:

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

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

i) una vez que el tenedor haya restituido el documento de transporte negociable y, si se trata de una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, una vez que dicho tenedor se haya identificado debidamente como tal; o

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

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

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

2. Cuando se haya indicado en el documento de transporte negociable o en el documento de transporte electrónico negociable que las mercancías podrán ser entregadas sin necesidad de que se restituya el documento de transporte o documento electrónico de transporte emitido, serán aplicables las reglas siguientes:

a) si no puede efectuarse la entrega de las mercancías por razón de que i) el tenedor, pese a haberle sido notificada su llegada no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o dentro del plazo tras la llegada de las mismas al lugar de destino, indicado en el artículo 45, o ii) el

porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al tenedor a fin de pedirle instrucciones para la entrega, el porteador podrá informar de ello al cargador y pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario y pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;

b) el porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones, del cargador o del cargador documentario, a tenor de lo previsto en el apartado a) del párrafo 2 del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías al tenedor con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte negociable le haya sido restituido o no, o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable haya o no demostrado por los procedimientos mencionados en el párrafo 1 del artículo 9 su condición de tenedor;

c) la persona que haya dado instrucciones con arreglo al apartado a) del párrafo 2 del presente artículo deberá indemnizar al porteador por la pérdida que para él se derive del hecho de ser declarado responsable frente al tenedor con arreglo al apartado e) del párrafo 2 del presente artículo. El porteador podrá denegar el cumplimiento de las instrucciones si dicha persona no aporta la garantía adecuada que, a dicho respecto, le sea razonablemente pedida por el porteador;

d) toda persona que adquiera la condición de tenedor de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías conforme a lo previsto en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo, pero por efecto de un acuerdo contractual o de otra índole anterior a la entrega, adquirirá los derechos que contra el porteador se deriven del contrato de transporte, con excepción del derecho a la entrega de las mercancías;

e) no obstante lo dispuesto en los apartados b) y d) del párrafo 2 del presente artículo, el tenedor que adquiera tal condición después de la entrega, y que no tuviera ni hubiera podido razonablemente tener conocimiento de dicha entrega en el momento en que adquirió la condición de tenedor, adquirirá los derechos incorporados en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable. Cuando los datos del contrato incluyan el momento estimado de llegada de las mercancías, o indiquen cómo obtener información sobre si la entrega ha sido realizada o no, se presumirá que el tenedor tuvo o pudo razonablemente haber tenido conocimiento de la entrega de las mercancías en el momento en que adquirió su condición de tal.”

153. Se explicó que, además de algunas leves correcciones introducidas en el texto original de la disposición, como la inserción, en el inciso i) del apartado a) del artículo 1 propiamente dicho, de una remisión al inciso i) del apartado a) del párrafo 10 de dicho artículo, el nuevo enunciado contenía una serie de modificaciones sustanciales respecto del texto original. Como se señaló, el texto del apartado a) del párrafo 2 se diferenciaba, en lo esencial, del texto del apartado d) del texto original en dos aspectos. En primer lugar, mientras que el texto original se

obligaba al porteador a informar de que no se habían reclamado las mercancías y se imponía a la parte controladora o al cargador la obligación de dar instrucciones para la entrega de las mercancías, el nuevo texto, en cambio, permitía al porteador solicitar instrucciones, pero no imponía al cargador la obligación de proporcionárselas. Esta modificación se introdujo a raíz de una propuesta encaminada a que dejara de preocupar el hecho de que tal vez el cargador pudiera no estar siempre en condiciones de dar las instrucciones oportunas al porteador en dichas circunstancias. En segundo lugar, se explicó que, conforme al texto anterior, había que dar notificación al tenedor y, en ausencia de tal notificación (ya fuera debido a la imposibilidad de localizar al tenedor o bien por desconocer el porteador la ubicación del tenedor), el resto de la disposición no era aplicable. En cambio, a tenor del nuevo texto propuesto, el resto de las disposiciones seguirían siendo aplicables en tales situaciones, que se consideró que se daban con frecuencia, por lo que estaría justificado prever una solución al respecto en este artículo.

154. Se explicó asimismo que, además de esos cambios, el nuevo enunciado propuesto difería del texto original en otro aspecto importante. El párrafo 2 del texto propuesto subordinaba ahora las normas relativas a la entrega de las mercancías, enunciadas en los apartados a) y b), a que, en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable, figurara una declaración en el sentido de que podía procederse a la entrega de las mercancías sin necesidad de presentar el documento de transporte o el documento electrónico de transporte. Se señaló que esta cláusula añadida constituía el punto más controvertido de toda la propuesta de nuevo proyecto de artículo. Se explicó que el texto original había sido objeto de vehementes críticas por temor a las repercusiones negativas que tendrían unas reglas, que permitían la entrega de las mercancías sin que se restituyera el documento de transporte negociable emitido al respecto, en la práctica comercial y bancaria establecida, así como en la normativa legal aplicable a los documentos de titularidad. Con el texto revisado propuesto se pretendía paliar esos temores imponiendo a todas las partes posiblemente afectadas la obligación de formular un aviso claro, en forma de declaración pertinente consignada en el documento de transporte negociable, de que el porteador estaba autorizado a entregar las mercancías incluso sin presentar el documento de transporte, siempre y cuando dicho porteador se atuviera a los procedimientos enunciados en el proyecto de artículo. Se opinó que se pretendía que las normas propuestas funcionaran como un sistema de remisión contractual explícita (*opt-in*) en virtud del cual, para que el porteador quedara liberado de su obligación de entrega procediendo a la entrega de mercancías conforme a las instrucciones recibidas del cargador incluso sin presentar el documento de transporte negociable, las partes tendrían que haber convenido en autorizar al porteador a entregar las mercancías de esta manera en las circunstancias descritas en este artículo. Se observó que, si la Comisión acordaba sustituir el texto del artículo 49 por el nuevo texto propuesto, habría que introducir modificaciones complementarias en los artículos 47, 48 y 50.

155. Al comentar el nuevo texto propuesto para el artículo 49, algunas delegaciones reiteraron una serie de objeciones que ya se habían formulado respecto del texto original del artículo 49 y, del mismo modo, se reiteraron una serie de opiniones expresadas por las delegaciones partidarias del texto original de la disposición.

156. Como comentario concreto sobre el nuevo texto propuesto, cabe destacar que algunas delegaciones, que habían formulado vehementes objeciones acerca del texto



original del proyecto de disposición y que habían pedido su supresión, declararon que opinaban lo mismo respecto del nuevo texto propuesto. Por otra parte, algunas delegaciones que habían apoyado enérgicamente el texto original del artículo 49 reiteraron su parecer, pero estimaron que el nuevo texto propuesto podía constituir una variante aceptable.

157. Si bien seguía habiendo fuertes discrepancias sobre el texto de la disposición, en la Comisión las delegaciones apoyaron en general el nuevo texto propuesto para el artículo 49 por considerar que, al ser una solución cuidadosamente negociada, tenía mayores probabilidades de ser aceptada. Los partidarios del texto original del artículo 49 manifestaron que, si bien con arreglo al nuevo texto del párrafo 2, su régimen dejaba de ser imperativo, ese régimen supondría, no obstante, una mejora respecto de la situación actual.

158. Además, si bien se apoyó en general el criterio de la remisión explícita (*opt-in*) adoptado en el texto revisado por estimar las delegaciones que aún abrigaban reservas acerca del contenido del párrafo 2 que dicho criterio era menos perturbador, algunas delegaciones seguían prefiriendo que en el párrafo del nuevo texto se adoptara el criterio de la exclusión explícita (*opt-out*). A este respecto se opinó que era menos probable que el criterio de la exclusión explícita redundara simplemente en el mantenimiento del *statu quo*. No obstante, se respaldó la opinión según la cual la diferencia entre los criterios de la remisión y de la exclusión explícitas probablemente era de escasa importancia, dado que los tres sectores comerciales que intervenían en el comercio de productos básicos y para los que el párrafo 2 tendría la mayor relevancia (es decir, los portadores, los comerciantes de productos básicos y los bancos) decidirían por sí mismos si el párrafo 2 sería o no aplicable. Se observó que tal decisión se fundaría en motivos comerciales y que era improbable que dependiera de que la disposición previera el criterio de la remisión o el de la exclusión. En general, se consideró que, prescindiendo del enfoque concreto, el nuevo texto propuesto para el artículo 49 dotaría a las partes que intervienen en el comercio de productos básicos (el cual, según se afirmó, estaba muy sujeto a abusos en lo que respecta a la entrega sin presentación del correspondiente documento negociable) de medios para eliminar las prácticas abusivas en materia de conocimientos de embarque y los problemas que dichas prácticas entrañaban.

159. También en apoyo del texto revisado, se observó que la situación actual no era satisfactoria, dado que la forma de reglamentar los conocimientos de embarque, en los que se consignaba una declaración conforme a la cual podía procederse a la entrega de las mercancías sin presentar el documento de transporte, variaba de un Estado a otro. En algunos ordenamientos sólo se consideraba carente de validez la declaración, pero en otros se tenía por válida y los portadores podían simplemente proceder a la entrega sin presentar el documento y sin atenerse a ninguna regla concreta. Además, existía el peligro de que tales declaraciones figuraran en conocimientos de embarque por el mero hecho de que un importante portador las hubiera inicialmente consignado en sus documentos y luego las hubiera retirado. Ante tal incertidumbre, el texto revisado del artículo 49 suponía una mejora y podía considerarse que constituía una especie de garantía de que se seguiría algún tipo de procedimiento, aun en los casos en que se autorizara la entrega de las mercancías sin la previa presentación del correspondiente documento negociable.

160. Algunas delegaciones sugirieron que se introdujeran ajustes en la propuesta del nuevo texto del artículo 49. Concretamente, se sugirió que, dado que la

disposición revestiría suma importancia en el comercio de productos básicos, en el que la mayoría de las veces se incorporaba por remisión lo estipulado en la póliza de fletamento, el encabezamiento del párrafo 2 dijera: “Cuando se haya indicado, expresamente o mediante incorporación por remisión a la póliza de fletamento, en ...”. Esta sugerencia recibió cierto apoyo.

161. No obstante, se formularon también objeciones ante la posibilidad de permitir la entrega de las mercancías sin la previa presentación de los documentos de transporte mediante la simple incorporación por remisión a lo estipulado en una póliza de fletamento. Se respaldó la opinión de que si se ampliaba aun más la posibilidad prevista en el párrafo 2, sería preferible suprimir el párrafo por completo. Una delegación propuso la variante consistente en agregar, después de la palabra “indicado”, la palabra “expresamente”. Este criterio obtuvo apoyo, particularmente entre las delegaciones que eran partidarias de la supresión total o parcial del texto original del proyecto de artículo 49.

162. Se preguntó si no convendría ajustar el título del artículo 49 para tener en cuenta el hecho de que, en algunos casos, no se exige ni en el documento de transporte negociable ni en el documento electrónico de transporte negociable la restitución previa del documento. Se respondió que sería preferible dejar dicho título como estaba, dado que la regla general enunciada en el artículo 49 seguiría exigiendo la restitución del documento negociable, por lo que se deseaba que el párrafo 2 fuera una mera excepción a esa regla general. Dicha opinión obtuvo apoyo.

163. A la pregunta de si las palabras “acuerdo contractual”, en el párrafo d), podía ser un acuerdo verbal se respondió que la expresión se refería a un contrato de compraventa o a una carta de crédito, que solían figurar por escrito, pero que, habida cuenta de que el artículo 49 no figuraba en la lista de disposiciones enumeradas en el artículo 3 a las que se exigía la forma escrita, cabía la posibilidad de que tal acuerdo fuera verbal.

164. Se expresaron dudas sobre si quedaba suficientemente clara la relación existente entre el nuevo párrafo 2 y el artículo 50. A fin de paliar esa duda, la Comisión convino en insertar, al principio del párrafo 2, las palabras “Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 50,”.

165. A reserva de la inserción, al principio del párrafo 2, de las palabras “Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 50,” y de la inserción, en la misma frase, de la palabra “expresamente”, después de la palabra “indicado”, la Comisión aprobó el contenido del nuevo proyecto de artículo 49 y lo remitió al grupo de redacción.

**Cambios complementarios en los proyectos de artículo 47 (Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable), 48 (Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido) y 50 (Mercancías pendientes de entrega)**

166. Al haber decidido sustituir el antiguo texto del artículo 49 por su nuevo texto (véanse párrs. 152 a 165 *supra*), la Comisión convino en que se habrían de hacer algunos cambios complementarios en los artículos 47 y 48 a fin de alinear su texto

con el nuevo texto del artículo 49. Se sugirieron los siguientes textos revisados para los apartados afectados en dichos artículos.

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

“c) sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 50, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o dentro del plazo tras la llegada de las mismas al lugar de destino, indicado en el artículo 45, o ii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello a la parte controladora a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar ni a la parte controladora ni al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;”

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

“b) sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 50, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o dentro del plazo tras la llegada de las mismas al lugar de destino, indicado en el artículo 45, o ii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega, o si el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente como tal o a restituir el documento, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;”

167. Se observó además que se habrían de insertar en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 50 las palabras “ni el tenedor” a continuación de las palabras “ni la parte controladora”.

168. La Comisión aprobó las revisiones propuestas en los artículos 47, 48 y 50 y remitió el texto de esos artículos al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 50. Mercancías pendientes de entrega**

169. Se expresó el parecer de que los remedios enunciados en el artículo 50 serían únicamente ejercitables por el porteador que hubiera ya intentado hacer la entrega de las mercancías de conformidad con lo previsto en el artículo 49. Ahora bien, se expresó apoyo en la Comisión por el parecer contrario de que el empleo de la conjunción disyuntiva “o” al enumerar los diversos motivos por los que cabría estimar que no fue posible proceder a la entrega de las mismas denotaba claramente

que cualquiera de las facultades u obligaciones previstas en el artículo 49 para denegar la entrega constituía por sí sola uno de los motivos por los que cabría estimar que las mercancías se habían quedado pendientes de entrega. Se propuso aclarar este punto, insertando el texto “no obstante lo dispuesto en los artículos 47, 48 ó 49” al comienzo del párrafo 3, justo antes de la frase “el porteador sólo podrá hacer uso de sus facultades a tenor del párrafo 2 del presente artículo”, pero se estimó que dicha adición no sería necesaria.

170. Se observó que en algunos países, el derecho interno exigía que fuera la autoridad local competente la que destruyera las mercancías, por lo que el porteador no estaría autorizado para hacerlo. A fin de prever dicho supuesto, se propuso que se insertara en el apartado 2 b) un requisito enunciado en términos similares a los del apartado 2 c) respecto de la venta eventual de las mercancías, en el sentido de que la destrucción de las mercancías habría de hacerse de conformidad con los requisitos legales o reglamentarios del lugar donde los bienes estuvieran ubicados en el momento de irse a proceder a su destrucción. Dicha propuesta obtuvo apoyo, junto con el principio de que el porteador deberá observar las prácticas legales y reglamentarias del lugar, con tal de que dicho requisito no se interprete en términos que restrinjan indebidamente la facultad del porteador para destruir las mercancías en supuestos en los que ello sea necesario.

171. Se hicieron algunas sugerencias de forma para mejorar el texto de la disposición. Se observó que el resultado de las deliberaciones acerca del artículo 49 podría obligar a insertar el término “tenedor” en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 50. Se sugirió también que tal vez mejorara la lógica del artículo 50 si se suprimiera el apartado b) del párrafo 1 por estimarlo repetitivo de lo ya dicho en otros apartados, o si se alterara el orden de los apartados b) y c) del párrafo 2, dado que la destrucción de las mercancías constituía el más drástico de esos dos remedios previstos. La Comisión tomó nota de estas sugerencias.

172. A reserva de que se insertara en el apartado 2 b) un requisito formulado en términos como los del apartado 2 c) por el que se exigiera que la destrucción de las mercancías que se llevara a cabo de conformidad con las prácticas o los requisitos legales o reglamentarios aplicables en el lugar donde las mercancías se encuentren, la Comisión aprobó el contenido del artículo 50 y remitió su texto al grupo de redacción. (Para los cambios subsiguientes en el art. 50 ver también párrs. 166 a 168 *supra*.)

#### **Proyecto de artículo 51. Retención de las mercancías**

173. La Comisión aprobó el contenido del artículo 51 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 1, párrafo 9 (“cargador documentario”)**

174. La Comisión aprobó el contenido del artículo 1.9 en donde se enuncia la definición de “cargador documentario” y remitió su texto al grupo de redacción.

## **Capítulo 10. Derechos de la parte controladora**

### **Proyecto de artículo 52. Ejercicio y contenido del derecho de control**

175. Se preguntó cómo ejercitaría una parte controladora su derecho de control en las cuestiones indicadas en el párrafo 1 en casos en los que el contrato de transporte no hubiera especificado dichas facultades. Se citaron, en respuesta, varios ejemplos, entre ellos el supuesto de que la parte controladora sea un vendedor que descubra que el comprador es insolvente, por lo que desee que las mercancías sean entregadas a otro comprador, o el supuesto más sencillo de que dicho vendedor solicite que se cambie la temperatura del contenedor embarcado. Se insistió en que el texto del convenio había previsto salvaguardias para prevenir abusos en el ejercicio de dicho derecho.

176. La Comisión aprobó el contenido del artículo 52 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Proyecto de artículo 53. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control**

177. Se propuso una rectificación en el texto del párrafo 1 del artículo 53, al observarse que al insertarse el párrafo 2 de dicho artículo en una versión anterior del convenio, se omitieron las modificaciones que su inserción obligaba a efectuar en el párrafo 1. A fin de remediar ese descuido, se propuso suprimir el encabezamiento del párrafo 1 sustituyéndolo por el texto: “Salvo en los casos indicados en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo”. Se propuso también que se rectificara la remisión que se hacía en el apartado 3 c) al párrafo 11 del artículo 1 para que dijera “en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1”. La Comisión se mostró de acuerdo con dichas rectificaciones.

178. A reserva de que se hicieran esas rectificaciones en los párrafos 1 y 3, la Comisión aprobó el contenido del artículo 53 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Proyecto de artículo 54. Ejecución por el porteador de las instrucciones**

179. La Comisión aprobó el contenido del artículo 54 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Proyecto de artículo 55. Validez de la entrega**

180. La Comisión aprobó el contenido del artículo 55 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Proyecto de artículo 56. Modificaciones del contrato de transporte**

181. La Comisión aprobó el contenido del artículo 56 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Proyecto de artículo 57. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador**

182. La Comisión aprobó el contenido del artículo 57 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 58. Autonomía contractual de las partes**

183. Tras decidir que no era necesario que se hiciera una remisión en el párrafo 2 del artículo 53 al artículo 58, la Comisión aprobó el contenido del artículo 58 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 1, párrafos 12 (“derecho de control”) y 13 (“parte controladora”)**

184. La Comisión aprobó el contenido de los párrafos 12 y 13 del artículo 1 con las definiciones de “derecho de control” y de “parte controladora” y remitió su texto al grupo de redacción.

**Capítulo 11. Transferencia de derechos**

185. Recibió cierto apoyo la opinión según la cual, en su conjunto, el proyecto de capítulo no estaba lo suficientemente desarrollado para dar certeza al derecho interno o para armonizarlo. Se opinó asimismo que los términos empleados en este capítulo eran vagos y que era preciso introducir en él ciertas aclaraciones y modificaciones para que redundara en beneficio de los futuros cargadores, destinatarios y porteadores.

186. Se estimó que convendría revisar los artículos 59 y 60 de modo tal que la transferencia de responsabilidades con arreglo al contrato de transporte coincidiera con la transferencia de derechos prevista en el contrato subyacente. No obstante, se argumentó que este campo del derecho era complejo y que, en última instancia, resultaría más adecuado regularlo en un instrumento distinto. De regularse, en el proyecto de convenio, un ámbito tan delicado, se habrían de abordar asimismo otras cuestiones complejas relativas a la transferencia de responsabilidades, como la cuestión de si ciertas estipulaciones serían vinculantes para un tercero tenedor del documento y la de las circunstancias en que un cedente quedaría liberado de sus obligaciones. Se sostuvo que atendiendo a esas consideraciones, habría que suprimir todo el capítulo, o al menos prever que los Estados Contratantes pudieran optar por excluir la aplicación de dicho capítulo del proyecto de convenio.

187. La Comisión tomó nota de esas opiniones, pero en general se declaró partidaria de mantener este capítulo en el texto.

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

188. Se expresó la opinión de que el texto de este proyecto de artículo no estaba lo suficientemente desarrollado, pues no regulaba, por ejemplo, la transferencia de derechos en el marco de conocimientos de embarque puros y simples. Se consideró que esta omisión ilustraba en general el carácter inadecuado de todo el capítulo.

189. La Comisión tomó nota de esta opinión, pero convino en aprobar este artículo y remitir su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 60. Responsabilidad del tenedor**

190. Se expresaron reservas acerca del párrafo 2 de este artículo por estimar que, en virtud de su texto, un tenedor podía tener que afrontar el riesgo de que, incluso

ejerciendo de forma trivial un derecho previsto en el contrato de transporte, la disposición pudiera obligarlo a asumir responsabilidad. En la práctica, los documentos de transporte negociables podrían entregarse a un banco sin que fuera necesaria una notificación o un acuerdo previo. Por consiguiente, el párrafo 2 del artículo 60 supondría un aumento de los riesgos para los bancos y otros tenedores. Se afirmó que esta cuestión planteaba una especial preocupación a los bancos de algunos Estados, en los que se habían expresado reservas acerca del párrafo 2 del artículo.

191. La Comisión tomó nota de esas inquietudes, pero en general se declaró partidaria de mantener el párrafo 2 en su forma actual.

192. En relación con el párrafo 3 se formuló la pregunta de si la posición del tenedor con arreglo al artículo 60 era similar a la que tenía el destinatario en virtud del artículo 45. De existir tal similitud, y habida cuenta de la decisión de la Comisión con respecto al artículo 45 (véase párr. 141 *supra*), se consideró que tal vez habría que armonizar ambas disposiciones, por ejemplo, sustituyendo la frase “no ha ejercitado derecho alguno derivado del contrato de transporte” por los términos “no ha exigido la entrega de las mercancías”.

193. Se respondió que estas dos disposiciones trataban dos aspectos diferentes y que el párrafo 3 del artículo tenía, de hecho, un carácter más amplio que el artículo 45. Este último proyecto de artículo se ocupaba del destinatario, el cual ejercía normalmente sus derechos exigiendo la entrega de las mercancías. En cambio, en el artículo 60 se abordaba la situación del tenedor del documento de transporte, es decir, de la parte controladora conforme a los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 53. El hecho de limitar la aplicabilidad del párrafo 3 a los casos en que el tenedor no hubiera reclamado la entrega de las mercancías equivaldría a liberar al tenedor, que ejerciera el derecho de control, de toda responsabilidad u obligación en virtud del proyecto de convenio. Había cuenta del alcance de los derechos conferidos a la parte controladora por el artículo 52, ese resultado no sería aceptable. La única modificación que había pasado a ser necesaria, habida cuenta de la decisión de la Comisión respecto del artículo 45, era la de suprimir la remisión al párrafo 3.

194. Tras examinar los distintos pareceres expresados acerca del artículo, la Comisión convino en aprobarlo y en remitir su texto al grupo de redacción, pidiéndole que suprimiera, en el párrafo 3, la remisión al artículo 45.

## **Capítulo 12 - Límites de la responsabilidad**

### **Proyecto de artículo 61. Límites de la responsabilidad**

195. Se recordaron a la Comisión las extensas deliberaciones que habían tenido lugar en el seno del Grupo de Trabajo acerca de los límites monetarios que deberían fijarse en el proyecto de convenio para la responsabilidad del porteador. Se recordó, en particular, a la Comisión que los límites de la responsabilidad enunciados en el proyecto de artículo eran fruto de las largas negociaciones que habían concluido en el 21º período de sesiones del Grupo de Trabajo, con el apoyo de un gran número de delegaciones, y que formaban parte de un conjunto más amplio de medidas de avenencia que abarcaban otros diversos aspectos del proyecto de convenio, además de este artículo (A/CN.9/645, párr. 197). No todas las delegaciones que habían participado en los debates del Grupo de Trabajo habían quedado totalmente

satisfechas con los límites de la responsabilidad fijados, y entre el gran número de partidarios de la transacción final figuraban tanto las delegaciones que habían propugnado límites superiores como las que habían abogado por límites inferiores a los que finalmente se acordaron.

196. Algunas delegaciones se declararon preocupadas por el hecho de que los límites propuestos para la limitación de la responsabilidad del porteador eran demasiado elevados, y por considerar que esos límites tal altos no se justificaban desde una perspectiva mercantil y eran además la antítesis de lo razonable y realista. Algunas delegaciones se adhirieron a esas reservas, particularmente teniendo en cuenta que, a juicio de varias delegaciones, el nivel de limitación fijado por las Reglas de La Haya-Visby era adecuado a efectos comerciales. Se argumentó que algunas delegaciones habrían podido hacer un esfuerzo por persuadir a sus respectivos sectores industriales y a sus respectivas autoridades de que era conveniente aceptar límites de la responsabilidad tan altos como los establecidos en las Reglas de Hamburgo, para poner así de manifiesto que estaban dispuestas a lograr un consenso. No obstante, se sostuvo que los límites que preveía el actual enunciado del proyecto de artículo eran demasiado altos para ser aceptables y que podían constituir un obstáculo para la ratificación del convenio por parte de algunos países, entre los cuales figuraban grandes potencias económicas y comerciales.

197. La Comisión tomó nota de esas reservas. Se expresó comprensión por las dificultades que se experimentaban en algunos países para convencer a los respectivos ramos industriales y a sus autoridades de que aceptaran límites de la responsabilidad superiores a los que pudieran haber previsto. Sin embargo, muchas delegaciones presentes en la Comisión defendieron vehementemente esos límites, a fin de no poner en peligro la delicada solución de avenencia a que se había llegado y que un gran número de delegaciones se había comprometido a respetar. Se observó que en algunos países había resultado difícil conseguir que se apoyara el proyecto de convenio, debido a que, en opinión de las partes interesadas de los respectivos países, se habían fijado límites de la responsabilidad que eran inferiores a sus expectativas. Se expresó la esperanza de que las delegaciones que ahora formulaban objeciones sobre los límites de la responsabilidad fijados en el proyecto de convenio podrían, de la misma manera, adherirse al consenso en el futuro. No obstante, en el contexto de este artículo, se instó a la Comisión a que no tratara de volver a negociar los límites de la responsabilidad, aun cuando no se hubiera satisfecho con ello las expectativas de todas las delegaciones.

198. Se presentó a la Comisión una propuesta, que recibió cierto apoyo, consistente en que se ampliara el consenso en torno a este artículo mediante la limitación de la naturaleza de las reclamaciones a las que se aplicarían los límites de la responsabilidad, a cambio de prever cierto grado de flexibilidad respecto de algunas cuestiones sobre las cuales habían subsistido divergencias, concretamente la de la aplicabilidad del proyecto de convenio a los transportes que no fueran marítimos y la de los límites de la responsabilidad. Se propuso limitar el ámbito de aplicación de este artículo a “las pérdidas resultantes de la pérdida de las mercancías o de los daños sufridos por ellas, así como a las pérdidas resultantes de un error en la entrega de las mercancías”. Se puso de relieve que con esa enmienda se contribuiría a mejorar el equilibrio entre los intereses del cargador y los del porteador, especialmente teniendo en cuenta que no se imponía ningún límite a la responsabilidad del cargador.



199. La Comisión no estuvo de acuerdo con la enmienda propuesta para el párrafo 1 que, según se opinó, afectaba a un elemento esencial de la transacción que se había negociado en el Grupo de Trabajo. La Comisión señaló y confirmó el amplio y enérgico apoyo que habían manifestado las delegaciones para que no se alteraran los elementos de esa solución general de avenencia, así como el hecho de que se había expresado la esperanza de que se encontrarían maneras de llegar a ampliar incluso más la base de apoyo de que gozaba esa solución.

200. La Comisión aprobó el contenido del artículo 61 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 62. Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso**

201. En respuesta a una pregunta, se subrayó que el límite de la responsabilidad que se enunciaba en este artículo era únicamente aplicable a las pérdidas económicas o a los daños emergentes que fueran fruto de un retraso, y no a la pérdida física de las mercancías o a los daños físicos sufridos por ellas, que estaban sujetos al límite establecido en el artículo 61.

202. La Comisión aprobó el contenido del artículo 62 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 63. Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad**

203. La Comisión aprobó el contenido del artículo 63 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Capítulo 13. Ejercicio de acciones**

**Proyecto de artículo 64. Plazo para el ejercicio de acciones**

204. La Comisión aprobó el contenido del artículo 64 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 65. Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones**

205. Se expresó la inquietud de que resultaba injusto para el reclamante que se dejara en manos de la persona contra la que se dirige la reclamación la decisión de si procedía o no prorrogar el plazo. Se sugirió suprimir el texto “mediante una declaración dirigida al reclamante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado mediante una o más declaraciones equivalentes”. Se observó, no obstante que el mecanismo de conceder una prórroga mediante una declaración o pacto al respecto se utilizaba ya en el marco tanto de las Reglas de La Haya-Visby como de las Reglas de Hamburgo.

206. Se expresó también la inquietud de que toda prohibición de que se suspenda o interrumpa el plazo sería perjudicial para el reclamante, dado que debilitaría su posición jurídica frente a la persona contra la que dirigiera su reclamación. Se sugirió además que este punto daría lugar a una respuesta negativa de los aseguradores, dado que se estimó que toda prórroga eventual del plazo para el ejercicio de acciones quedaría al arbitrio del porteador. A fin de mitigar este

problema, se sugirió suprimir el texto “El plazo establecido en el artículo 64 no será susceptible de interrupción ni suspensión, pero”. Dicho parecer obtuvo cierto apoyo.

207. En respuesta a dichas inquietudes, se observó que el texto actual de esta disposición trataba de equilibrar el requisito de la certidumbre acerca de las reclamaciones pendientes con el de la flexibilidad requerida para que el reclamante buscara algún arreglo antes de llevar el caso ante los tribunales. Se observó que era particularmente importante armonizar el régimen internacional aplicable a la interrupción o suspensión de este plazo, dado que de lo contrario dicha cuestión quedaría al arbitrio del derecho interno que difería de un país a otro. Se temía que la ausencia de uniformidad restara transparencia a esta cuestión y se prestara a que los reclamantes buscaran el foro que estimaran más favorable, con la consiguiente falta de predictibilidad que pudiera resultar costosa. Se indicó además que el plazo de dos años era ya más largo que el previsto en las Reglas de La Haya-Visby, por lo que se estimó que daría margen suficiente, sin necesidad de suspensión o interrupción alguna, para que el reclamante tratara de negociar algún arreglo antes de interponer una acción. Algunas delegaciones observaron que el texto actual del artículo les obligaría a revisar su derecho interno, pero estimaban que la armonización obtenida resultaría valiosa y adecuada a las circunstancias. Hubo apoyo en la Comisión en pro de que se retuviera el texto actual de este artículo.

208. Tras sus deliberaciones, la Comisión aprobó el contenido del artículo 65 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 66. Acción de repetición**

209. Pese a que se expresó cierta inquietud acerca de la posibilidad de que una persona tenida por culpable presentara una acción de repetición habiendo ya expirado el plazo para presentarla, dicha inquietud no obtuvo respaldo alguno, por lo que la Comisión aprobó el contenido del artículo 66 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 67. Acciones contra la persona identificada como porteador**

210. Se expresó la inquietud de que el arrendatario eventual del buque no debería ser mencionado en el artículo 67. Se observó, a título de explicación, que se incluyó al arrendatario eventual del buque en el texto de este artículo para que el reclamante por concepto de la carga dispusiera de toda herramienta legal necesaria para dirigir su acción contra dicho arrendatario en todo supuesto en el que el arrendatario fuera identificado como porteador de la carga con arreglo en lo previsto en el artículo 39. La Comisión respaldó dicho parecer.

211. La Comisión aprobó el contenido del artículo 67 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Capítulo 14. Jurisdicción**

#### **Observación general**

212. Se recordó a la Comisión que se convino en el Grupo de Trabajo que la aplicación del capítulo 14 relativo a la jurisdicción estaría supeditada a la presentación por el Estado Contratante de una declaración por la que estableciera, conforme a lo previsto en el artículo 76, que el régimen de este capítulo sería

aplicable en su territorio. Se observó que al no haberse insertado en el capítulo relativo a la jurisdicción una disposición como la del párrafo 5 del artículo 77, a tenor de la cual se había de tener por nula toda estipulación o cláusula compromisoria o de arbitraje que fuera incompatible con lo dispuesto en el capítulo relativo al arbitraje, era conveniente que se entendiera claramente el mecanismo “de remisión” previsto para dar curso en el derecho interno a este capítulo. Se recordó, por ello, que el mecanismo de “remisión explícita” significaba que todo tribunal de un Estado Contratante que no efectuara la declaración habría de aplicar la ley del foro en todo lo concerniente a la jurisdicción. La Comisión respaldó dicha interpretación del artículo 76. Se observó además que el capítulo 14 fue objeto de prolongadas deliberaciones y que ofrecía una solución cuidadosamente negociada, que la Comisión respaldaba.

**Proyecto de artículo 68. Acciones contra el porteador y proyecto de artículo 1, párrafos 28 (“domicilio”) y 29 (“tribunal competente”)**

213. La Comisión aprobó el contenido del artículo 68 y de las definiciones de los párrafos 28 y 29 del artículo 1, y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 69. Acuerdos de elección de foro**

214. Se expresó la inquietud de que, dado que el destinatario sería probablemente el reclamante en todo supuesto de pérdida o daño de las mercancías, no procedía que el consignatario quedara obligado por un acuerdo o pacto exclusivo de elección de foro al que no hubiera dado su consentimiento. Dicho parecer obtuvo cierto apoyo en el seno de la Comisión.

215. Ahora bien, se volvió a observar que todo Estado Contratante podría abstenerse de presentar la declaración de remisión explícita a este capítulo, prevista en el artículo 76, en cuyo caso el foro competente aplicaría el derecho interno del propio país. Se citó, a título de ejemplo, que dicho Estado podría regular toda cuestión de competencia suscitada por un contrato de volumen, así como las circunstancias en las que un tercero quedaría obligado por el acuerdo o pacto estipulado.

216. La Comisión aprobó el contenido del artículo 69 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 70. Acciones contra la parte ejecutante marítima**

217. La Comisión aprobó el contenido del artículo 70 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 71. Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales**

218. La Comisión aprobó el contenido del artículo 71 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 72. Embargo preventivo y otras medidas cautelares**

219. Respecto del apartado a) del artículo 72, y de lo que en él se dice acerca del cumplimiento de “los requisitos enunciados en el presente capítulo”, se observó que el tribunal que otorgara una medida cautelar se pronunciaría acerca de su propia

competencia para conocer del fondo del litigio con arreglo a lo dispuesto a dicho respecto en el propio capítulo 14. La Comisión respaldó dicho parecer.

220. La Comisión aprobó el contenido del artículo 72 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 73. Consolidación y traslado de acciones**

221. La Comisión aprobó el contenido del artículo 73 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 74. Acuerdos posteriores al nacimiento de una controversia y jurisdicción en casos de comparecencia del demandado**

222. La Comisión aprobó el contenido del artículo 74 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 75. Reconocimiento y ejecución**

223. Se observó que a raíz de la decisión del Grupo de Trabajo de que se adoptara el criterio de la “remisión explícita plena”, en vez de “remisión explícita parcial” en lo concerniente a la aplicación del capítulo relativo a la jurisdicción (véase A/CN.9/616, párrs. 245 a 252), se efectuaron ciertos cambios en el texto del convenio. Se observó, no obstante, que no se había suprimido el apartado b) del párrafo 2 del artículo 75, que correspondía al criterio de la “remisión parcial”, pese a no haberse aprobado dicho criterio. Se propuso suprimir el texto de dicho apartado a fin de rectificar el descuido señalado. La Comisión aceptó dicha propuesta.

224. A reserva de dicha rectificación, la Comisión aprobó el contenido del artículo 75 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 76. Aplicación del capítulo 14**

225. La Comisión aprobó el contenido del artículo 76 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Capítulo 15. Arbitraje**

#### **Observación general**

226. Se recordó a la Comisión que el Grupo de Trabajo convino en que se supeditara, al igual que se hizo con el capítulo 14, la aplicación del capítulo 15, relativo al arbitraje, a una declaración de “remisión explícita” a su régimen, conforme a lo previsto en el artículo 80, de modo que este capítulo será únicamente aplicable en el territorio de aquellos Estados Contratantes que efectúen dicha declaración.

#### **Proyecto de artículo 77. Acuerdos de arbitraje**

227. Se observó que cabía observar cierta incoherencia en la terminología del texto del convenio al referirse a la parte que presentaba una reclamación, que se describía según fuera el caso como “la persona que dirija una reclamación contra el porteador” (art. 77.2), el “reclamante” (arts. 18 y 50.5), y el “demandante” (arts. 68 y 70). Se expresó apoyo en la Comisión en pro de la sugerencia de que se

reconsiderara y normalizara, en lo posible, el empleo de dichos términos. Se observó, en particular, que en los capítulos 14 y 15 procedía emplear la expresión “la persona que dirija una reclamación contra el porteador” en vez de los términos “demandante” o “reclamante”, a fin de excluir los supuestos en los que el porteador presente una demanda contra el propietario de la carga.

228. A reserva de todo cambio que proceda hacer en la terminología en lo concerniente al reclamante, la Comisión aprobó el contenido del artículo 77 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 78. Acuerdo de arbitraje en el transporte no regular**

229. Se observó que el texto del párrafo 2 del artículo 78 resultaba confuso, al hablarse de “acuerdo de arbitraje” en el encabezamiento y en el apartado a) de dicho párrafo, así como a lo largo de todo el capítulo 15, mientras que en el apartado b) del párrafo 2 se hablaba de “cláusula compromisoria”. Se respondió que la CNUDMI trataba de emplear la terminología con cierta coherencia, en sus instrumentos por lo que se reservaba el término “acuerdo de arbitraje” para referirse al acuerdo pactado entre las partes de someter sus controversias a arbitraje, con independencia de si dicho acuerdo figuraba en el propio contrato o en un acuerdo separado y de si se pactaba antes o después de haber surgido una controversia, mientras que se reservaba el término “cláusula compromisoria” para referirse a una cláusula contractual en la que figurara un acuerdo o pacto de arbitraje.

230. Se aclaró además que el párrafo 1 del artículo 78 no sería aplicable a un contrato de fletamento, mientras que el párrafo 2 de ese mismo artículo sería aplicable a un conocimiento de embarque cuyos términos se hubieran incorporado por remisión a un contrato de fletamento. Se dijo además que la remisión que se hacía en el apartado 2 b) del artículo 78 tenía por objeto imponer como requisito que se hiciera remisión explícita a una cláusula compromisoria pactada en un contrato de fletamento, por lo que no bastaría con hacer remisión a lo estipulado en dicho contrato.

231. Se sugirió, en aras de la claridad, que cabría reformular el párrafo 2 en términos como los siguientes:

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

a) identifique a las partes en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del régimen del presente Convenio a tenor del artículo 6; e indique la fecha del mismo;

b) incorpore por remisión la cláusula compromisoria que figure en el contrato de fletamento o en el otro contrato, haciendo mención explícita de dicha cláusula.”

232. Con las aclaraciones sugeridas, la Comisión aprobó el contenido del artículo 78 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 79. Acuerdo de arbitraje posterior al nacimiento de una controversia**

233. Se suscitó una cuestión acerca de la forma en que se aplicaría el artículo 79 en un Estado Contratante que hubiera optado por declarar aplicable el régimen del capítulo 15 relativo al arbitraje pero que hubiera optado por excluir la aplicación del capítulo 14 relativo a la jurisdicción. Se respondió que la referencia al capítulo 14 carecería, en dicho caso, probablemente de sentido pero que no causaría problema alguno. Ahora bien, se observó también que era improbable que un Estado Contratante declarara aplicable el capítulo 15 sin declarar aplicable el capítulo 14, dado que los dos capítulos tenían por objeto ser complementarios, de tal modo que aun cuando el régimen jurisdiccional interno no modificara el régimen aplicable al arbitraje, dicho régimen sí impediría que el recurso al arbitraje sirviera para soslayar la normativa jurisdiccional interna.

234. La Comisión aprobó el contenido del artículo 79 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 80. Aplicación del capítulo 15**

235. La Comisión aprobó el contenido del artículo 80 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Capítulo 16. Validez de las cláusulas contractuales****Proyecto de artículo 81. Disposiciones generales**

236. Se observó que en el proyecto de convenio la responsabilidad del cargador por incumplimiento de sus obligaciones no estaba sujeta a ningún límite monetario máximo, a diferencia de lo que ocurría con la responsabilidad del porteador, respecto de la cual los artículos 61 y 62 fijaban los importes máximos para dicha responsabilidad. A fin de lograr un mayor equilibrio entre los derechos y obligaciones de los porteadores y cargadores, se sugirió que en el artículo 81 se permitiera por lo menos que las partes en el contrato de transporte convinieran en un límite para la responsabilidad del cargador, lo cual no era posible en la actualidad. Con tal fin, se propuso, introducir en el párrafo 2 del artículo, las siguientes enmiendas:

“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, reduzca o incremente, directa o indirectamente, las obligaciones del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario previstas en el presente Convenio; o que

b) excluya, reduzca o incremente, directa o indirectamente, la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio.

No obstante, en el contrato de transporte podrá fijarse una suma por la que se limite la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus respectivas obligaciones, mientras el reclamante no pruebe que la

pérdida resultante del incumplimiento de obligaciones es imputable a un acto u omisión personal de quien invoque el derecho a limitar su responsabilidad y que ese acto o esa omisión se hayan realizado con la intención de causar dicha pérdida, o temerariamente y a sabiendas de que, a consecuencia de ello, la pérdida probablemente se produciría.”

237. Se explicó que, durante la preparación del proyecto de convenio, el Grupo de Trabajo no había conseguido acordar una fórmula o un método para limitar la responsabilidad del cargador. No obstante, habida cuenta de los artículos 61 y 62, que preveían una limitación de la responsabilidad del porteador, este último se encontraba, de hecho, en una situación más favorable que el cargador. Probablemente, con las enmiendas propuestas se paliaría esta desigualdad al permitirse la limitación por vía contractual de la responsabilidad del cargador. En la enmienda propuesta se sugería sustituir, en los apartados a) y b) del párrafo 2, la palabra “límite” por el término “reduzca”, a fin de ajustar más la libertad contractual de las partes prevista en el apartado suplementario que figura en dicha enmienda. En el texto adicional se reproducían también algunas palabras extraídas del artículo 63, a fin de enunciar las condiciones en las que una limitación contractual de las obligaciones del cargador no sería ejecutable, lo cual reflejaba las condiciones en las que el porteador perdería, en virtud del proyecto de convenio, el beneficio de la limitación de la responsabilidad. Se opinó que este texto suplementario sería suficiente para mitigar posibles preocupaciones sobre la posibilidad de que, en virtud de cláusulas exculpatorias del cargador, el porteador pudiera verse privado de toda indemnización en caso de que, a raíz de una conducta temeraria del cargador (por ejemplo, si éste no informara debidamente de la peligrosidad de las mercancías), alguna persona sufriera lesiones o se produjeran daños en el buque o en el resto de la carga.

238. Esta propuesta recibió apoyo por estimarse que mejoraba el equilibrio entre los derechos y obligaciones del porteador y de los cargadores. Se señaló que, a diferencia de lo que ocurría con el porteador, cuya responsabilidad se basaba siempre en la culpa, el cargador estaba expuesto a casos de responsabilidad objetiva, por ejemplo, en virtud de los artículos 32 y 33. Sin embargo, se afirmó que en muchos ordenamientos jurídicos no solía aplicarse el concepto de la responsabilidad objetiva ilimitada. Dado que el Grupo de Trabajo no había podido establecer un límite para la responsabilidad del cargador, convendría que el proyecto de convenio permitiera, por lo menos, que las partes fijaran ese límite en los contratos que celebraran entre sí. Se argumentó asimismo que esa posibilidad permitiría a los cargadores asegurarse contra la responsabilidad en condiciones más previsibles.

239. No obstante, hubo delegaciones que formularon vehementes objeciones respecto de la enmienda propuesta. Se puso de relieve que la forma adecuada en que los cargadores y porteadores podían apartarse de las disposiciones del proyecto de convenio que regían sus mutuos derechos y obligaciones consistía en convenir las modificaciones en un contrato de volumen conforme al artículo 82. Sin embargo, se señaló que, incluso en el contexto del artículo 82, había una serie de disposiciones del proyecto de convenio a las cuales las partes no podían hacer excepción. Entre esas disposiciones que cabría denominar “superimperativas” figuraban, por ejemplo, las que regían las obligaciones del porteador en el artículo 15 y las correspondientes a las obligaciones del cargador en los artículos 30 y 33. Si la autonomía contractual de las partes estaba sujeta a límites aun en el caso de contratos de volumen

individualmente negociados, existían motivos de mayor peso para excluir dicha autonomía en casos de rutina a los que no se aplicara la protección suplementaria prevista por el artículo 82.

240. Se observó asimismo que, en la práctica, los cargadores estaban protegidos frente a las reclamaciones excesivas por el hecho de que su responsabilidad se limitaba al importe del daño causado por el incumplimiento de las obligaciones que les imponía el proyecto de convenio. Ahora bien, como criterio normativo, no debería permitirse que los cargadores se desentendieran de toda responsabilidad en los supuestos en que el proyecto de convenio les imponía responsabilidad, dado que el incumplimiento de algunas de las obligaciones del cargador, en particular en caso de transporte de mercancías peligrosas, podía causar daños a terceros, o contribuir a tales daños, e incluso poner en peligro vidas humanas y la seguridad de las personas. En una época en que la mayoría de las cargas que se transportaban por servicios regulares de transporte se entregaban al porteador en contenedores cerrados, era muy importante destacar los riesgos que entrañaba una manipulación indebida de mercancías peligrosas por el hecho de que los cargadores hubieran facilitado información inexacta. La seguridad del transporte marítimo requería de los cargadores que cumplieran estrictamente con la obligación de facilitar al porteador información adecuada sobre la carga.

241. La enmienda propuesta también fue objeto de críticas en lo que respecta al equilibrio de intereses que pretendía lograr. Se observó también que sería un error dar por sentado que el porteador se encontraba siempre en una posición de mayor fuerza frente al cargador. En la actualidad, los transportes de gran volumen eran organizados por grandes empresas transnacionales o intermediarios, que muchas veces podían imponer sus condiciones a los porteadores. El artículo 82 preveía el mecanismo para apartarse de las disposiciones con criterios comercialmente aceptables, a reserva de que se respetaran una serie de condiciones y de que se cumplieran algunas obligaciones fundamentales en materia de orden público. Se acogieron con cierta comprensión los esfuerzos por hallar mecanismos que permitieran aliviar la situación contractual de los pequeños cargadores. Sin embargo, los numerosos años de debate sobre la posible limitación legislativa de la responsabilidad del cargador no habían dado fruto ni en el Grupo de Trabajo ni en anteriores negociaciones, como las que en su momento se llevaron a cabo para elaborar las Reglas de Hamburgo. Se argumentó a su vez que el hecho de ofrecer la posibilidad de fijar límites en el contrato era insuficiente en la práctica, ya que los pequeños cargadores raras veces estarían en condiciones de obtener documentos de transporte negociados individualmente.

242. Tras examinar todas las opiniones expresadas, la Comisión decidió aprobar el artículo 81 y remitir su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 82. Normas especiales relativas a los contratos de volumen**

243. Se expresó cierta inquietud respecto del régimen aplicable al contrato de volumen enunciado en el artículo 82. Una delegación reiteró su firme oposición a que se incluyera el artículo 82 en su forma actual. Se sugirió, en particular, que el texto actual otorgaba a las partes en este contrato una exención demasiado amplia respecto del régimen imperativo del proyecto de convenio. Dado que se estimaba que un gran número de contratos para el transporte de mercancías encajarían en la definición de contrato de volumen, se expresó la inquietud de que se difundiera la



práctica de excluir, en detrimento de los pequeños cargadores, ciertas de las obligaciones prescritas por el proyecto de convenio. Se estimó, además, que dicha práctica frustraría la finalidad básica del proyecto de convenio consistente en armonizar el régimen legal aplicable al transporte internacional de mercancías. Se sugirió que cabría reducir el alcance eventual de este artículo y otorgar un mayor amparo a la parte más débil en un contrato de transporte, si se precisaba mejor el sentido de la definición de “contrato de volumen” (véase *supra*, párr. 32), prescribiendo que los dos requisitos del apartado 2 b) del artículo 82, aplicable al contrato de volumen, sean conjuntivos en vez de disyuntivos. Se expresó cierto apoyo en la Comisión a favor de dicha postura. Se propuso también que se permitiera formular reservas respecto de dicho artículo.

244. Se expresó una inquietud similar respecto del efecto que podrían tener las exenciones previstas en el artículo 82 para el contrato de volumen sobre las pequeñas navieras. Se sugirió a dicho respecto que una naviera pequeña podría encontrarse en posición negociadora desfavorable frente a las grandes empresas cargadoras, lo que tal vez la obligara a aceptar condiciones desventajosas en supuestos en los que el régimen especial del contrato de volumen permitiera negociar al margen del régimen imperativo del futuro convenio.

245. Se recordó a la Comisión que, en su último período de sesiones, el Grupo de Trabajo complementó sus esfuerzos anteriores a este respecto, poniéndose de acuerdo en enmendar el texto de este artículo, insertando en su párrafo 2 los apartados c) y d), con miras a reforzar así el amparo previsto para la parte que adoleciera de una posición negociadora más débil. Se dijo que, al obrar así, el Grupo de Trabajo había llegado a una solución negociada aceptable para la mayoría de las delegaciones que expresaron inquietudes acerca del amparo debido a la parte cuya posición negociadora fuera más débil. Hubo apoyo en la Comisión a favor de que se mantuviera la solución negociada a la que se había llegado.

246. La Comisión aprobó el contenido del artículo 82 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 83. Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas mercancías**

247. Con miras a ajustar el texto de este artículo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 63, se convino en agregar, en el apartado a), antes de la palabra “temerariamente”, las palabras “con la intención de causar dicha pérdida o daño a las mercancías o la pérdida ocasionada por el retraso, o”.

248. A reserva de esa enmienda, la Comisión aprobó el artículo 83 y remitió su texto al grupo de redacción.

### **Capítulo 17. Materias no reguladas por el presente convenio**

#### **Proyecto de artículo 84. Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte**

249. Se puso de relieve que el artículo 84 sólo preservaba la aplicación de los convenios internacionales que regían el transporte unimodal de mercancías por tierra, por vías de navegación interiores o por vía aérea que ya estuvieran vigentes al entrar en vigor el futuro convenio. Se consideró que esa solución era demasiado

limitada y que sería más conveniente que en el proyecto de convenio se diera expresamente cabida tanto a las futuras enmiendas de los convenios ya existentes como a los nuevos convenios que rigieran el transporte de mercancías por tierra, por vías de navegación interiores y por vía aérea. A este respecto se señaló que recientemente, bajo los auspicios de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, se había adoptado un protocolo adicional del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (“CMR”) relativo a las cartas de porte en formato electrónico, y se agregó que tales enmiendas eran habituales en el ámbito de los transportes internacionales. El Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril y su Apéndice B que contiene las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías (las “CIM-COTIF”), por ejemplo, preveía un procedimiento de enmienda conforme al cual se había sustituido el Convenio de 1980 (“COTIF”) por la versión de 1999. Además, convendría que el proyecto de convenio preservara también la aplicación de todo futuro convenio sobre los contratos de transporte multimodal. Se opinó que las disposiciones del proyecto de convenio se habían concebido principalmente para regular el transporte marítimo y que, por consiguiente, era aconsejable prever en el instrumento cierto margen para dar cabida a los instrumentos futuros que rigieran otros modos de transporte.

250. Se sugirió suprimir el texto “y que se hallen en vigor en el momento en el que el presente Convenio entre en vigor”. Esta propuesta obtuvo cierto apoyo. Si bien se sostuvo que cabía considerar que los protocolos adicionales de los convenios internacionales existentes quedaban implícitamente abarcados por la referencia a los convenios existentes que enmendaban, se expresó la opinión de que en el proyecto de convenio no debería excluirse la posibilidad de que se formularan nuevos instrumentos que complementaran o sustituyeran los convenios unimodales previstos en este proyecto de artículo. Se propuso que, para ello, o bien se ampliara el ámbito de aplicación de este artículo, o bien se permitiera a los Estados Contratantes presentar reservas pertinentes.

251. No obstante, la propuesta de que el proyecto de convenio preservara también la aplicación de todo futuro convenio sobre otros modos de transporte que pudiera regular aspectos multimodales fue objeto de vehementes objeciones. Se argumentó que el proyecto de convenio se había negociado exactamente con el fin de abarcar el transporte de puerta a puerta, el cual suponía, en la mayoría de los casos, un transporte marítimo complementado por otro de otra índole. Si el proyecto de convenio diera cabida a todo futuro instrumento que regulara esencialmente el mismo tipo de transporte, se desvirtuaría la finalidad del proyecto de convenio.

252. Se expresaron opiniones divergentes acerca de los efectos que pudiera tener el artículo 84 en futuras enmiendas de los convenios a los que aludía. Por una parte, se respaldó la propuesta de que el proyecto de artículo englobara también las futuras enmiendas de convenios ya existentes y de que tal vez convendría formular de nuevo el proyecto de artículo si su enunciado actual no permitiera lo propuesto. Por otra parte, se sostuvo que en el proyecto de convenio no debería darse una preferencia ilimitada a las futuras enmiendas de esos convenios. Existía el riesgo de que un protocolo de enmienda llegara a ampliar el ámbito de aplicación del convenio a que se refiriera hasta el punto de que dicho convenio resultara aplicable al transporte multimodal en circunstancias distintas de las mencionadas en el artículo 84. La delicada cuestión del lugar en que se produjeron los daños se

regulaba debidamente en el artículo 27, el cual ya contemplaba las futuras enmiendas de convenios unimodales a fin de englobar, por ejemplo, los ajustes de los límites de la responsabilidad que pudieran introducirse en el futuro.

253. Ante las discrepancias que se habían manifestado en torno a este asunto, la Comisión acordó suspender sus deliberaciones sobre este artículo.

254. A raíz de unas consultas oficiosas, se propuso insertar en el encabezamiento de este artículo, a continuación de “convenios internacionales”, una cláusula que dijera “incluidas sus enmiendas futuras”. A reserva de la inclusión de dicha cláusula, la Comisión aprobó el artículo 84 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 85. Limitación global de la responsabilidad**

255. A la pregunta formulada acerca de la necesidad de tal artículo en el proyecto de convenio se respondió que con este proyecto de disposición se pretendía resolver situaciones en que, en virtud del proyecto de convenio, el porteador fuera al mismo tiempo el propietario del buque en virtud del Convenio de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (“LLMC”), en el que se fijaba un límite global de la responsabilidad para la suma combinada de reclamaciones individuales presentadas contra el propietario. Así, por ejemplo, en caso de accidente grave en que se perdiera la totalidad de la carga de un buque, los reclamantes de la carga podrían tener derecho a presentar reclamaciones individuales cuyo importe llegara a un determinado límite, pero el monto de sus respectivas indemnizaciones podría verse reducida si la suma del valor de todas las reclamaciones sobrepasara el límite global de la responsabilidad que previera el otro convenio aplicable. La limitación global de la responsabilidad, como la que prevé el Convenio de 1976 o el derecho interno, constituía un importante elemento para dar previsibilidad al transporte internacional por mar y no debería verse afectada por el proyecto de convenio.

256. Algunas delegaciones se adhirieron a la opinión de que la expresión “los propietarios de buques” era poco clara y tal vez demasiado restrictiva, dado que el Convenio de 1976, por ejemplo, preveía también un límite global para las reclamaciones presentadas contra los fletadores y las navieras. Se propuso dar una mayor claridad al texto sustituyendo las palabras “propietarios de buques” por una referencia a los convenios internacionales o a los derechos internos que regularan la limitación global de la responsabilidad “en concepto de reclamaciones marítimas”. Otra propuesta formulada consistía en que se complementaran las palabras “propietarios de buques” con las palabras “, según se definan en el instrumento respectivo”.

257. Sin embargo, ninguna de las dos propuestas obtuvo apoyo suficiente. Se puso de relieve que el proyecto de artículo se limitaba a preservar la aplicación de otros instrumentos, sin aventurarse a definir las categorías de personas a las que dichos instrumentos eran aplicables. Al mismo tiempo, la sustitución de las palabras “propietarios de buques” por una referencia a las “reclamaciones marítimas” no sería apropiada, ya que el proyecto de artículo preservaba también la aplicación de las reglas sobre la limitación global de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación interior, y no sólo de los buques de transporte marítimo.

258. La Comisión aprobó el artículo 85 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 86. Avería gruesa**

259. La propuesta de que se insertara en el texto de este proyecto de artículo una definición sobre la avería gruesa no obtuvo apoyo, pero la Comisión convino en que se examinaran las versiones en los diversos idiomas oficiales, a fin de velar por una traducción apropiada.

260. La Comisión aprobó el artículo 86 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 87. Pasajeros y su equipaje**

261. La Comisión aprobó el contenido del artículo 87 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 88. Daños causados por un accidente nuclear**

262. Tras pedir a la Secretaría que determine cuál era la situación actual de los convenios sobre cuestiones nucleares que se enumeran en esta disposición, la Comisión aprobó el contenido del artículo 88 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Capítulo 18. Disposiciones finales****Proyecto de artículo 89. Depositario**

263. La Comisión aprobó el contenido del artículo 89 y remitió su texto al grupo de redacción.

**Proyecto de artículo 90. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión**

264. Con ocasión del examen de este artículo se señaló a la atención de la Comisión la invitación a visitar el puerto de Rotterdam, en septiembre de 2009, cursada por el Ministro de Transportes de los Países Bajos, el Alcalde de Rotterdam y el Consejo Ejecutivo de la Autoridad Portuaria de Rotterdam a todos los Estados interesados en participar en una serie de actos organizados para celebrar la aprobación del proyecto de convenio. Además, si el proyecto de convenio era, a su vez, aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entre los actos de celebración de Rotterdam podría figurar una ceremonia de firma del Convenio ya aprobado (véase el anexo II). Entre los actos de celebración se preveía asimismo un seminario que tendría lugar bajo los auspicios de la CNUDMI y del Comité Marítimo Internacional (CMI). Se informó a la Comisión de que el Gobierno de los Países Bajos estaba dispuesto a sufragar todos los gastos adicionales que pudiera entrañar la convocatoria de una ceremonia de firma fuera de los recintos de las Naciones Unidas. Por consiguiente, la organización de los actos propuestos y de la ceremonia de firma no implicaría ningún gasto suplementario con cargo al presupuesto de las Naciones Unidas.

265. La Comisión aceptó por aclamación la propuesta de que dichos actos se celebren en Rotterdam. La Comisión expresó su gratitud al Gobierno de los Países Bajos, así como a la Municipalidad y al Puerto de Rotterdam, por su generosidad al ofrecerse a acoger estos actos.

266. Se observó que, ante la respuesta decididamente positiva de la Comisión a la invitación de acudir a una ceremonia de firma en Rotterdam, cabría indicar en el

texto del artículo 90 que el proyecto de convenio será abierto a la firma en la ciudad de Rotterdam por un breve plazo, transcurrido el cual su texto quedará abierto a la firma, durante un plazo más largo, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. Esta propuesta recibió un amplio apoyo, y la Comisión convino en suprimir los corchetes del párrafo 1 en las palabras “en [...] del [...] al [...] y, después de esa fecha,”, así como los corchetes que figuran después de la palabra “en”, e insertar, después de “en”, la palabra “Rotterdam”.

267. Tras la inserción del nombre de la ciudad de Rotterdam en el primer espacio en blanco del proyecto de disposición y la supresión de los corchetes indicada en el párrafo anterior, la Comisión aprobó el contenido del artículo 90 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 91. Denuncia de otros convenios**

268. La Comisión aprobó el contenido del artículo 91 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 92. Reservas**

##### *Propuesta relativa al proyecto de artículo 92*

269. Se reiteraron una serie de objeciones relativas al texto del proyecto de convenio. Se recordó a la Comisión la objeción que se había formulado en el sentido de que, según se opinó, en el proyecto de convenio no se abordaban problemas concretos que planteaban los transportes parcialmente realizados por tierra, por vías de navegación interiores y por vía aérea. A este respecto se citaron algunos ejemplos, como el hecho de que en el párrafo 3 del artículo 18 no se tuvieran en cuenta los incidentes que ocurrieran fuera del ámbito marítimo como, por ejemplo, un incendio en un vehículo que no fuera un buque, o el hecho de que en el artículo 26 no se regulara la situación del transporte de mercancías en un vehículo de transporte por carretera no entoldado. Además, se dijo que la definición de contrato de volumen no preveía el supuesto de un contrato por el que se negociara el transporte de una serie de remesas por carretera y de una única remesa por vía marítima.

270. Además de estas deficiencias de que, a juicio de algunas delegaciones, adolecía el proyecto de convenio en lo relativo a los transportes no realizados por mar, se estimó que no se justificaba aplicar el proyecto de convenio a casos en que el tramo interior del transporte fuera más largo que el tramo marítimo, en particular cuando el límite de la responsabilidad del porteador en caso de no poderse determinar el lugar en que se había producido un daño fuera inferior a los límites previstos en los convenios relativos al transporte por carretera (“CMR”) y por ferrocarril (“COTIF”) o en el Convenio de Montreal. Se consideró asimismo que el artículo 27 imponía injustamente al cargador la onerosa obligación de demostrar si podía o no determinarse el lugar en que se había producido la pérdida o el daño. También se expresaron reservas en el sentido de que, cuando otros convenios previeran un plazo inferior a dos años para ejercer acciones, sería perjudicial para el cargador que invocara la regla de los dos años prevista en el proyecto de convenio si el porteador podía demostrar que el daño se había producido en un tramo terrestre al que se aplicara otro convenio que previera un plazo más breve para ejercer acciones. Se formularon otras objeciones, concretamente por el hecho de que en el proyecto

de convenio no se previera el ejercicio de una acción directa contra el porteador que realizara el transporte por carretera o por ferrocarril y no se permitiera a las partes excluir la aplicación del sistema de la red de convenios y adoptar un único régimen de la responsabilidad conforme a lo dispuesto en el artículo 81. Además, se objetó que el proyecto de convenio daría lugar a una fragmentación de los regímenes aplicables a los contratos de transporte multimodal debido a que abarcaban el transporte marítimo pero eran eventualmente aplicables o extensibles a otros modos de transporte.

271. A fin de subsanar esas deficiencias de que, según algunas delegaciones, adolecía el proyecto de convenio, se sugirió sustituir el texto actual del artículo 92 por el siguiente:

“Artículo 92. Reservas

1. Todo Estado podrá reservarse, en el momento de la firma, ratificación, aceptación o adhesión, o en cualquier momento posterior, el derecho a excluir la aplicación del presente Convenio a los contratos que prevean el transporte por mar y por otros modos de transporte, además del marítimo.

2. No se podrá hacer ninguna otra reserva al presente Convenio.”

272. Esta propuesta obtuvo cierto apoyo, en particular por su propósito de introducir una mayor flexibilidad en el proyecto de convenio a fin de que lo pudieran ratificar más Estados. Se estimó que, de aceptarse la propuesta de disposición, se produciría una ratificación más amplia del régimen legal internacional aplicable al transporte marítimo. Este resultado sería preferible al logro de una mayor uniformidad entre las legislaciones cuya contrapartida sería, sin embargo, un menor número de ratificaciones de Estados. Si bien algunas delegaciones no eran partidarias del texto tal como estaba redactado, estaban dispuestas a abogar por la concertación de una posible avenencia suplementaria que propiciara la ratificación del proyecto de convenio por un mayor número de Estados.

273. No obstante, la propuesta suscitó vehementes objeciones. Se sostuvo que el transporte de puerta a puerta, que caracterizaba al proyecto de convenio, y cuyo fin era atender las necesidades comerciales del transporte moderno en contenedores, era una característica esencial del régimen, y que si se permitía a los Estados formular reservas acerca de una parte tan inherente al proyecto de convenio, ello equivaldría a dismantelar el instrumento y supondría que todos los años de negociaciones y transacciones y toda la labor para su preparación habrían sido en vano. Se afirmó que la reserva propuesta suponía un intento de reconsiderar la decisión que se había adoptado acerca del proyecto de convenio, a saber, que regulaba el transporte de puerta a puerta, así como un intento de reintroducir el concepto del derecho interno imperativo con miras a reducir el ámbito de aplicación del proyecto de convenio, y éste era un enfoque que el Grupo de Trabajo, al tratar de lograr un consenso más amplio, había examinado y descartado. Se consideró que esta forma de recurrir al derecho interno era una iniciativa peligrosa que iría en contra de la necesidad de armonizar las normas internacionales que rigen el transporte de mercancías, con la consiguiente fragmentación del régimen global, la desarmonización y una falta de transparencia respecto de las normas aplicables. Además, se señaló que las partes en el contrato de transporte siempre tenían el derecho a negociar un acuerdo de puerto a puerto, en vez de un contrato de puerta a puerta, y que, en muchos aspectos, el

proyecto de convenio había dejado ciertas cuestiones al arbitrio del derecho aplicable, dejando así un amplio margen para la aplicación de las normativas internas en algunos campos.

274. Además, se observó que los problemas que, a juicio de las delegaciones, planteaba el proyecto de convenio, y que habían dado lugar a la propuesta, habían sido objeto de un examen exhaustivo por parte del Grupo de Trabajo y de la Comisión, y que, según la opinión predominante, las soluciones adoptadas en esos casos no se consideraban insatisfactorias. Se expresó con vehemencia la opinión de que la adopción de la reserva propuesta representaría un acto que iría en cierto modo en detrimento de la delicada transacción que se había logrado concertar en el Grupo de Trabajo en enero de 2008 (véase A/CN.9/645, párrs. 196 a 204). En este orden de ideas, varias delegaciones pusieron de relieve las dificultades que experimentaban con ciertos aspectos del proyecto de convenio en su forma actual, inclusive con disposiciones controvertidas como el párrafo 3 del proyecto de artículo 18, o incluso con las solicitudes de supresión de capítulos enteros, pero señalaron que estaban decididas a preservar los elementos del acuerdo de transacción y a convencer a las delegaciones más renuentes a fin de que retiraran sus críticas sobre el proyecto de convenio y se adhirieran al consenso que existía entre un número más amplio de delegaciones. Se manifestó un fuerte deseo de preservar las diversas soluciones de avenencia mediante las cuales se había llegado al texto actual del proyecto de convenio, a fin de evitar que por el ajuste de uno o dos puntos de desacuerdo se echara a perder la transacción en su totalidad y se reiniciara el debate sobre un gran número de cuestiones conexas. Por ello, las delegaciones respaldaron firmemente el parecer de que se mantuviera el texto actual del artículo 92.

*Propuesta de proyecto de artículo 92 bis*

275. Dado que diversas delegaciones se habían opuesto a la propuesta, considerada demasiado radical, de promover una aprobación más amplia del proyecto de convenio previendo en él una reserva en virtud de la cual se restringiera la aplicación del proyecto de convenio al transporte marítimo, pero habida cuenta también de que esas delegaciones habían dejado abierta la posibilidad de llegar a otra solución de avenencia, se formuló una nueva propuesta. A fin de conseguir que los Estados que habían formulado objeciones acerca de la aplicación del derecho interno y del nivel de la limitación de la responsabilidad del porteador estuvieran dispuestos a ratificar el texto, se propuso el siguiente nuevo proyecto de disposición:

“Artículo 92 bis. Declaraciones especiales

Todo Estado podrá declarar, de conformidad con el artículo 93, que:

a) Aplicará el Convenio únicamente al transporte marítimo; o

b) Durante un período no superior a los diez años tras la entrada en vigor del presente Convenio, sustituirá las cantidades de limitación de la responsabilidad fijadas en el párrafo 1 del artículo 61 por las cantidades establecidas en el párrafo 1 a) del artículo 6 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, concluido en Hamburgo el 31 de marzo de 1978. En la declaración deberán especificarse las dos cantidades.”

276. En apoyo de esta propuesta se señaló que el apartado a) del artículo 92 bis tendría un alcance más limitado que el de la otra propuesta concerniente al derecho de los Estados a formular reservas (véase párr. 271 *supra*), por lo que ofrecería un método menos objetable para limitar el ámbito de aplicación del convenio al transporte marítimo. Además, se opinó que el párrafo b) de la propuesta podía satisfacer a las delegaciones que habían expresado reservas acerca del nivel de la limitación de la responsabilidad del porteador que se fijaba en el actual artículo 61, ya que se brindaba a esos Estados la oportunidad de adoptar el nivel de limitación de la responsabilidad del porteador establecido en las Reglas de Hamburgo, pero de ir adhiriéndose a los límites superiores durante un período de diez años. Se consideró que, por medio de esta disposición, se podría alentar a un mayor número de Estados a dar su aprobación al proyecto de convenio.

277. Si bien se dio cierto apoyo a la propuesta, en particular a su párrafo b), que se consideró una disposición innovadora que propiciaría una mayor aceptación del texto, en la Comisión prevaleció la opinión de que debería mantenerse la solución de avenencia a la que se había llegado entre un gran número de Estados en enero de 2008 (véase A/CN.9/645, párrs. 196 a 204), y de que el mantenimiento de dicha solución impedía que se adoptara la propuesta. Además, se reiteraron las preocupaciones por la necesidad de preservar la naturaleza del proyecto de convenio, como instrumento para regir el transporte de puerta a puerta; de igual modo, se manifestó el temor a que la propuesta tuviera la consecuencia adversa de enterrar la totalidad de la transacción y de provocar el reinicio de los debates sobre una serie de cuestiones de interés para diversas delegaciones.

278. La Comisión decidió no incluir en el texto del proyecto de convenio el nuevo artículo 92 bis que se había propuesto.

### **Proyecto de artículo 93. Procedimiento y efecto de las declaraciones**

279. Se apoyó la opinión según la cual la segunda frase del párrafo 1 del artículo 93, en la que se requería que las declaraciones mencionadas en la disposición, incluida la declaración prevista en el párrafo 1 del artículo 94, se efectuaran en el momento de procederse a la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, parecía estar en contradicción con el párrafo 1 del artículo 94, que permitía a todo Estado Contratante enmendar una declaración realizada de conformidad con ese artículo presentando, en cualquier momento, otra declaración. Se puso de relieve que la contradicción observada no se limitaba al párrafo 1 del artículo 94 sino que también parecía existir en el párrafo 2 del artículo 95. Se señaló que, a fin de que las declaraciones previstas en los artículos 94 y 95 pudieran funcionar debidamente, habían de poder enmendarse de vez en cuando a fin de poder comunicar a otros Estados Contratantes la información sobre la aplicabilidad a más unidades territoriales de un Estado o los cambios en las competencias asignadas.

280. A fin de eliminar lo que se consideraba una contradicción, la Comisión convino en que, en la segunda frase del párrafo 1 del artículo 93, después de la palabra “declaraciones”, se insertara la palabra “iniciales”. A reserva de esta enmienda, la Comisión aprobó el artículo 93 y remitió su texto al grupo de redacción.



#### **Proyecto de artículo 94. Aplicación a las unidades territoriales de los Estados**

281. Se observó que este artículo contenía una importante disposición encaminada a facilitar la ratificación del proyecto de convenio por los Estados en los que diversas unidades territoriales compartieran el poder legislativo sobre asuntos de derecho privado. A este respecto, se señaló que en el párrafo 3 de este artículo se regulaba el efecto que tendría en el ámbito geográfico de aplicación del proyecto de convenio el hecho de hacer extensivo el proyecto de convenio a algunas de las unidades territoriales de un Estado Contratante, pero no a todas.

282. Se señaló asimismo que el párrafo 3 de este artículo se basaba en una disposición similar enunciada en el párrafo 3 del artículo 93 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (“la Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa”). No obstante, se estimó que convenía introducir algún elemento adicional para perfeccionar la disposición, ya que el ámbito geográfico de aplicación del proyecto de convenio en virtud de su artículo 5 era más complejo que el previsto en la Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa, y además no se vinculaba al concepto de “establecimiento”. A fin de paliar ese problema, se sugirió que el texto del párrafo 3 del artículo se sustituyera por un texto del siguiente tenor:

“Si, en virtud de una declaración hecha conforme al presente artículo, el presente Convenio se aplica a una o más de las unidades territoriales de un Estado Contratante, pero no a todas, se considerará que el factor de conexión pertinente a los efectos de los artículos 1.28, 5.1, 20.1 a) y 69.1 b) no se halla en un Estado Contratante, a menos que se encuentre en una unidad territorial en la que sea aplicable el Convenio.”

283. En general, la Comisión reconoció la necesidad de abordar el problema que se había señalado, pero estimó que tal vez sería preferible evitar referencias a factores de conexión en disposiciones concretas del proyecto de convenio, dado que, al menos en lo que se refiere al artículo 5, no era preciso que todos los factores de conexión se encontraran en un único y en un mismo Estado Contratante para que el proyecto de convenio resultara aplicable.

284. La Comisión aprobó el contenido del artículo 94 y remitió su texto al grupo de redacción, con la petición de que propusiera una posible variante del párrafo 3 que reflejara lo dicho en sus deliberaciones.

#### **Proyecto de artículo 95. Participación de organizaciones regionales de integración económica**

285. Se expresó la opinión de que el párrafo 3 del artículo 95, en el que se disponía que toda referencia que se hiciera en el proyecto de convenio a un “Estado Contratante” o a “Estados Contratantes” sería igualmente aplicable a una organización regional de integración económica cuando el contexto lo requiriera, parecía estar en contradicción con la última frase del párrafo 1, a tenor de la cual en toda cuestión en que el número de Estados Contratantes resulte relevante en el marco del proyecto de convenio, la organización regional de integración económica no contará como Estado Contratante que deba añadirse al número de sus Estados miembros que sean Estados Contratantes.

286. Ante esa observación se respondió que la disposición de interpretación que figuraba en el párrafo 3 era útil, ya que en general las organizaciones internacionales no se equiparaban a los Estados en derecho internacional público y que, por consiguiente, en el proyecto de convenio no se consideraría necesariamente que quedaran abarcados por las referencias a “Estados Contratantes”. No obstante, si se adherían al proyecto de convenio a título propio, sería procedente hacerles extensivas, en su caso, algunas de las disposiciones aplicables a los Estados Contratantes como, por ejemplo, el artículo 93 relativo al procedimiento y al efecto de las declaraciones. A Su vez, en la última frase del párrafo 1 se puntualizaba que una organización regional de integración económica no contaría como “Estado” en las cuestiones en que el número de Estados Contratantes fuera relevante como, por ejemplo, en la del número mínimo de ratificaciones para la entrada en vigor del proyecto de convenio, cuestión regulada en el párrafo 1 del artículo 96. Se señaló asimismo que las disposiciones del tenor de las enunciadas en el proyecto de artículo habían pasado a ser habituales en muchos convenios o convenciones internacionales.

287. La Comisión aprobó el artículo 95 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 96. Entrada en vigor**

288. La Comisión aprobó el artículo 96 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 97. Revisión y enmienda**

289. La Comisión aprobó el artículo 97 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Proyecto de artículo 98. Denuncia del presente Convenio**

290. La Comisión aprobó el artículo 98 y remitió su texto al grupo de redacción.

#### **Cláusula para la firma**

291. El texto del proyecto de cláusula para la firma decía:

“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.”

292. La Comisión aprobó el contenido de la cláusula para la firma.

#### **Título del convenio**

293. La Comisión aprobó el siguiente título para el proyecto de convenio: “Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo”.

#### **Preámbulo**

294. La Comisión consideró la propuesta de que se insertara el texto siguiente como proyecto de preámbulo:

*“Los Estados Parte en el presente Convenio,*

*Reafirmando* su convicción de que el comercio internacional basado en la igualdad y el mutuo provecho constituye un factor importante en orden al fomento de las relaciones de amistad entre los Estados,

*Convencidos* de que la armonización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar todo obstáculo jurídico que pueda dificultar el libre curso del comercio internacional, contribuyen de modo notable a la cooperación económica universal entre todos los Estados sobre una base de igualdad, equidad e interés común, así como al bienestar de todos los pueblos,

*Reconociendo* la importante contribución efectuada por el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y por sus Protocolos de modificación, así como por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, a la armonización del derecho aplicable al transporte de mercancías por mar,

*Conscientes* de los avances tecnológicos y comerciales ocurridos desde que se aprobaron dichos convenios, y de la necesidad de modernizar y consolidar su régimen,

*Tomando nota* de que los cargadores y porteadores carecen de las ventajas que puede reportarles la disponibilidad de un régimen universal obligatorio aplicable a la ejecución de los contratos de transporte que haya de efectuarse por diversos modos de transporte,

*Considerando* que la aprobación de un régimen uniforme aplicable al contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, al promover la seguridad jurídica y mejorar la eficiencia del transporte internacional de mercancías y al facilitar nuevas oportunidades de acceso a comerciantes y mercados anteriormente remotos, puede ser un factor decisivo al servicio del fomento del desarrollo económico y comercial tanto interno como internacional,”

*Han convenido en lo siguiente:”*

295. La Comisión convino en suprimir las palabras “de modificación” que cualifican la palabra “Protocolos”, en el tercer párrafo del preámbulo. La Comisión convino también en invertir el orden de las palabras “modernizar y consolidar” en el cuarto párrafo. La Comisión convino además en que se insertara el término “marítimo” a continuación de “transporte” en el quinto párrafo y en sustituir la palabra “diversos” por “otros”.

296. A reserva de dichas enmiendas, la Comisión aprobó el contenido del preámbulo y remitió su texto al grupo de redacción.

### **C. Informe del grupo de redacción**

297. La Comisión pidió a la Secretaría que formara un grupo de redacción con el cometido de velar por la coherencia entre los textos en los diversos idiomas del proyecto de convenio. Al clausurar sus deliberaciones sobre el proyecto de convenio, la Comisión examinó el informe del grupo de redacción y aprobó el contenido del proyecto de convenio. La Comisión pidió a la Secretaría que volviera a examinar el texto del proyecto de convenio desde un ángulo meramente lingüístico y editorial a fin de presentarlo a la Asamblea General con miras a obtener su aprobación.

### **D. Decisión de la Comisión y recomendación a la Asamblea General**

298. En su 887º sesión, celebrada el 3 de julio de 2008, la Comisión adoptó por consenso la siguiente decisión que se presenta, a título de recomendación, a la Asamblea General:

*“La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional,*

*Recordando* que encomendó, en sus períodos de sesiones 34º y 35º, en 2001 y 2002, a su Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) la tarea de preparar un instrumento internacional de rango legislativo que fuera aplicable a las operaciones de transporte de puerta a puerta en las que se efectuara un tramo marítimo,

*Tomando nota* de que el Grupo de Trabajo ha dedicado trece períodos de sesiones, entre 2002 y 2008, a la preparación de un proyecto de convenio para el transporte total o parcialmente marítimo de mercancías,

*Tras haber examinado* los artículos del proyecto de convenio en su 41º período de sesiones, en 2008,

*Tomando también nota* de que se invitó a todos los Estados y organismos internacionales interesados a que participaran, a título de miembro o de observador y con plena libertad para hacer uso de la palabra, en los preparativos del proyecto de convenio en cada uno de los períodos de sesiones que le dedicó el Grupo de Trabajo, así como en el 41º período de sesiones de la Comisión,

*Tomando además nota* de que se distribuyó, con miras a que se hiciera toda observación oportuna, el texto del proyecto de convenio con anterioridad al 41º período de sesiones de la Comisión, a todos los Estados y organismos intergubernamentales que habían sido invitados a asistir a las reuniones de la Comisión y del Grupo de Trabajo a título de observadores, y de que la Comisión tuvo ante sí, durante su 41º período de sesiones, dichas observaciones (A/CN.9/658 y Add.1 a 14),

*Considerando* que el proyecto de convenio ha sido objeto del debido examen y está ya en condiciones de resultar aceptable a la generalidad de los Estados,

*Consciente* del número ya grande y cada vez mayor de casos en los que el transporte, particularmente el transporte de mercancías en contenedores, se lleva a cabo en el marco de contratos de transporte puerta a puerta,

*Convencida* que la modernización y armonización del régimen aplicable a las operaciones de transporte puerta a puerta, que conlleven un tramo marítimo, reduciría los obstáculos de índole jurídica, que entorpecen el curso del comercio internacional, fomentaría el comercio entre todos los Estados sobre una base de igualdad, equidad e interés común, y contribuiría así de modo notable al desarrollo de relaciones económicas internacionales armónicas y al bienestar de todos los pueblos,

*Expresando* su reconocimiento al Comité Marítimo Internacional por el asesoramiento prestado durante los preparativos del proyecto de convenio,

1. *Presenta* a la Asamblea General el proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, que figura en el anexo I del presente informe;

2. *Recomienda* a la Asamblea General que, habida cuenta del cuidadoso y largo examen del proyecto de convenio por la Comisión y su Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), considere la conveniencia de aprobar en su sexagésimo tercer período de sesiones, sobre la base del proyecto de convenio aprobado por la Comisión, un convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo y que autorice la convocatoria de una ceremonia de firma, que se celebraría [lo antes posible en 2009] en Rotterdam (Países Bajos), a raíz de la cual el texto del convenio quedaría abierto a la firma de los Estados.”

#### **IV. Contratación pública: informe sobre la marcha de la labor del Grupo de Trabajo I**

299. En sus períodos de sesiones 36° y 37° celebrados en 2003 y 2004, respectivamente, la Comisión examinó<sup>7</sup> la cuestión de la posible actualización de la *Ley Modelo de la CNUDMI sobre la Contratación Pública de Bienes, Obras y Servicios con la Guía para su incorporación eventual al derecho interno*<sup>8</sup>, basándose en las notas presentadas por la Secretaría (A/CN.9/539 y Add.1, y A/CN.9/553)<sup>9</sup>. En su 37° período de sesiones, la Comisión acordó que convendría actualizar la Ley Modelo para que en ella se tuvieran en cuenta las nuevas prácticas, en particular las resultantes de la utilización de las comunicaciones electrónicas en la contratación pública, así como la experiencia adquirida en la aplicación de la Ley Modelo como base para la reforma de las leyes sobre la contratación pública y otras posibles cuestiones. La Comisión decidió encomendar a su Grupo de Trabajo I

<sup>7</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 y corrección (A/49/17 y Corr.1), anexo I.*

<sup>8</sup> Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta S.98.V.13.

<sup>9</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/58/17), párrs. 225 a 230, e ibíd., quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/59/17), párrs. 79 a 82.*

(Contratación Pública) la preparación de propuestas para la revisión de la Ley Modelo y otorgó a ese Grupo de Trabajo un mandato flexible para que determinara las cuestiones que habría de abordar en sus deliberaciones. La Comisión observó que, al actualizar la Ley Modelo, habría que procurar no apartarse de sus principios básicos ni modificar las disposiciones cuya utilidad hubiese quedado demostrada<sup>10</sup>.

300. El Grupo de Trabajo inició su labor ateniéndose a ese mandato en su sexto período de sesiones (Viena, 30 de agosto a 3 de septiembre de 2004). En ese período de sesiones, decidió proseguir en sus futuros períodos de sesiones el examen a fondo de los temas sugeridos en las notas presentadas por la Secretaría (A/CN.9/WG.I/WP.31 y A/CN.9/WG.I/WP.32)<sup>11</sup>, por orden sucesivo (A/CN.9/568, párr. 10).

301. En sus períodos de sesiones 38° y 39° celebrados en 2005 y 2006, respectivamente, la Comisión tomó nota de los informes del Grupo de Trabajo sobre sus períodos de sesiones sexto (Viena, 30 de agosto a 3 de septiembre de 2004), séptimo (Nueva York, 4 a 8 de abril de 2005), octavo (Viena, 7 a 11 de noviembre de 2005) y noveno (Nueva York, 24 a 28 de abril de 2006) (A/CN.9/568, A/CN.9/575, A/CN.9/590 y A/CN.9/595). En su 39° período de sesiones, la Comisión recomendó al Grupo de Trabajo que, al actualizar la Ley Modelo y la Guía, tuviera en cuenta el problema de los conflictos de intereses y se planteara si se justificaría incorporar a la Ley Modelo disposiciones concretas que abordaran esos problemas<sup>12</sup>.

302. En su 40° período de sesiones, la Comisión tuvo a su disposición los informes del Grupo de Trabajo sobre sus períodos de sesiones décimo (Viena, 25 a 29 de septiembre de 2006) y 11° (Nueva York, 21 a 25 de mayo de 2007) (A/CN.9/615 y A/CN.9/623)<sup>13</sup>. Se informó a la Comisión de que el Grupo de Trabajo proseguía su examen de los siguientes temas: i) la utilización de medios electrónicos de comunicación en el proceso de contratación pública; ii) aspectos de la publicación de la información referente a la contratación pública, inclusive las revisiones del artículo 5 de la Ley Modelo y la publicación de información sobre contratos próximamente adjudicables; iii) el conocido método de contratación pública denominado “subasta electrónica inversa”; iv) las ofertas anormalmente bajas; y v) el conocido método de contratación pública “acuerdo marco”.

303. En su actual período de sesiones, la Comisión tomó nota de los informes del Grupo de Trabajo sobre sus períodos de sesiones 12° (Viena, 3 a 7 de septiembre de 2007) y 13° (Nueva York, 7 a 11 de abril de 2008) (A/CN.9/640 y A/CN.9/648).

304. En su 12° período de sesiones, el Grupo de Trabajo adoptó el calendario para sus deliberaciones, que modificó ulteriormente, en su 13° período de sesiones (A/CN.9/648, anexo), y acordó informar periódicamente a la Comisión sobre la actualización de dicho calendario.

<sup>10</sup> *Ibíd.*, quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/59/17), párrs. 81 y 82.

<sup>11</sup> *Ibíd.*, sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/60/17), párr. 171.

<sup>12</sup> *Ibíd.*, sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17), párr. 192.

<sup>13</sup> *Ibíd.*, sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17), parte I, párrs. 166 a 169.

305. En su 13º período de sesiones, el Grupo de Trabajo realizó un examen a fondo de la cuestión de los acuerdos marco basándose en los materiales de redacción que figuraban en las notas de la Secretaría (A/CN.9/WG.I/WP.52 y Add.1, así como A/CN.9/WG.I/WP.56), y acordó combinar los dos enfoques propuestos en esos documentos, de modo que la Ley regulara, cuando procediera, las características comunes aplicables a todos los tipos de acuerdo marco en general, a fin de evitar, entre otras cosas, repeticiones innecesarias, y, al mismo tiempo, abordara por separado los rasgos distintivos aplicables a cada tipo de acuerdo marco.

306. En ese período de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó también la cuestión de las listas de proveedores, cuyo análisis se basaba en un resumen de las deliberaciones mantenidas anteriormente por el Grupo a este respecto (A/CN.9/568, párrs. 55 a 68, A/CN.9/WG.I/WP.45 y Add.1), y decidió que, por razones que se especificarían en la Guía para la incorporación al derecho interno, esta cuestión no se regularía en la Ley Modelo.

307. La Comisión encomió al Grupo de Trabajo y a la Secretaría por los progresos realizados en su labor, y reiteró su apoyo al examen que se estaba realizando y a la inclusión en la Ley Modelo de prácticas y técnicas novedosas de contratación pública. Se invitó al Grupo de Trabajo a que agilizara su labor con miras a concluir este proyecto, de modo que pudieran finalizarse y adoptarse en un plazo razonable la Ley Modelo revisada y su correspondiente Guía para la incorporación al derecho interno. (Sobre los dos siguientes períodos de sesiones del Grupo de Trabajo, véanse párrs. 397 y 398 *infra*.)

## **V. Arbitraje y conciliación: informe sobre los progresos realizados por el Grupo de Trabajo II**

308. La Comisión recordó que, en su 39º período de sesiones celebrado en 2006, había acordado que el Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación) emprendiera una revisión del Reglamento de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI).

309. En ese período de sesiones, la Comisión señaló que, en general, el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, que era uno de los primeros instrumentos elaborados por la CNUDMI en materia de arbitraje, era considerado un excelente texto que había sido adoptado por muchos centros de arbitraje y utilizado en muchos casos diferentes, por ejemplo, entre las controversias entre inversionistas y Estados. En reconocimiento del éxito y del prestigio del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, la Comisión consideró en general que en una eventual revisión del Reglamento no debería alterarse la estructura del texto ni su espíritu ni su estilo de redacción, y que debía respetarse la flexibilidad del texto, en vez de hacerlo más complejo. Se sugirió que el Grupo de Trabajo procediera a definir cuidadosamente la lista de cuestiones que tal vez hubiera que regular en una versión revisada del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI<sup>14</sup>.

310. En su 40º período de sesiones celebrado en 2007, la Comisión tomó nota de que el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI no se había enmendado desde su

<sup>14</sup> *Ibid.*, sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17), párr. 184.

aprobación en 1976 y que en su revisión debería procurarse modernizarlo y promover una mayor eficiencia en los procedimientos de arbitraje. En general, la Comisión estuvo de acuerdo en que el mandato del Grupo de Trabajo, consistente en mantener la estructura y el espíritu originales del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, había sido una útil orientación para el Grupo de Trabajo en las deliberaciones que había mantenido hasta la fecha y debía seguir orientando su labor<sup>15</sup>.

311. En ese período de sesiones, la Comisión tomó nota de que en el Grupo de Trabajo se había apoyado ampliamente la adopción de un enfoque genérico que tratara de determinar los denominadores comunes que fueran aplicables a todos los tipos de arbitraje, sin importar el tema de la controversia, antes que regular situaciones específicas. No obstante, la Comisión observó que el Grupo de Trabajo aún tenía que examinar, en futuros períodos de sesiones, hasta qué punto el Reglamento de Arbitraje revisado debía tener en cuenta la solución de controversias entre inversionistas y un Estado o el arbitraje administrado por una entidad<sup>16</sup>.

312. En su actual período de sesiones, la Comisión tenía a su disposición los informes del Grupo de Trabajo sobre sus períodos de sesiones 47º (Viena, 10 a 14 de septiembre de 2007) y 48º (Nueva York, 4 a 8 de febrero de 2008) (A/CN.9/641 y A/CN.9/646). La Comisión elogió al Grupo de Trabajo por los progresos realizados en la revisión del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI y también encomió a la Secretaría por la calidad de la documentación que se había preparado para el Grupo de Trabajo.

313. La Comisión tomó nota de que, en su 48º período de sesiones, el Grupo de Trabajo había examinado la cuestión de hasta qué punto el Reglamento de Arbitraje revisado debería prestar mayor atención a la solución de controversias entre inversionistas y un Estado o al arbitraje administrado por una entidad. La Comisión tomó nota de que el Grupo de Trabajo había decidido proseguir su labor de revisión del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI en su forma actual genérica y recabar el asesoramiento de la Comisión acerca de si, una vez concluida su labor actual de revisión del Reglamento, el Grupo de Trabajo debería ocuparse con mayor detenimiento de las peculiaridades propias de los arbitrajes administrados en el marco de tratados y, de decidirlo así la Comisión, qué forma debería revestir tal tarea (A/CN.9/646, párr. 69).

314. Tras deliberar, la Comisión convino en que no sería conveniente incluir en el Reglamento propiamente dicho disposiciones especiales destinadas a regir los procedimientos de arbitraje que se hayan de sustanciar en el marco de un tratado; asimismo, la Comisión acordó que la finalización del proceso de revisión del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI en su forma genérica no debería verse retrasada por toda eventual labor que el Grupo de Trabajo pudiera tener que emprender en el futuro sobre las controversias entre inversionistas y un Estado. En cuanto a las prioridades del calendario de trabajo, la Comisión convino en principio en que el tema de los procedimientos de arbitraje entre inversionistas y un Estado merecía ser objeto de examen en el futuro y en que dicho examen debería realizarse con prioridad inmediatamente después de que finalizara la actual revisión del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI. En cuanto al alcance de esa labor futura se

---

<sup>15</sup> *Ibíd.*, *sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17)*, parte I, párr. 174.

<sup>16</sup> *Ibíd.*, párr. 175.



puso de relieve ante la Comisión que era importante asegurar la transparencia en la solución de controversias entre inversionistas y un Estado. Sobre esta cuestión se recibieron observaciones escritas de una delegación (A/CN.9/662) y se expuso una declaración en nombre del Representante Especial del Secretario General en cuestiones de derechos humanos y empresas transnacionales y demás empresas. En general, las delegaciones coincidieron en que, tal como se señalaba en el informe del Grupo de Trabajo sobre su 48º período de sesiones (A/CN.9/646, párr. 57), convendría abordar en la labor futura el objetivo de la transparencia deseable en los procedimientos de arbitraje sustanciados entre inversionistas y un Estado. En cuanto a la forma que dicha labor futura podría revestir, la Comisión observó que el Grupo de Trabajo había previsto diversas posibilidades (ibíd., párr. 69) en lo que respecta a los procedimientos de arbitraje que se entablaran en el marco de un tratado, entre las que cabía citar la preparación de cláusulas o pactos de arbitraje modelo, de normas o directrices especiales, de un anexo que se adjuntaría al Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, de un reglamento de arbitraje separado, o de cláusulas optativas incorporables a un tratado. La Comisión decidió que aún no era el momento de adoptar una decisión sobre la forma eventual de un futuro instrumento aplicable al arbitraje sustanciado en el marco de un tratado y que, a este respecto, convendría dejar un amplio margen de discreción al Grupo de Trabajo. Con miras a facilitar el examen, en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo, de las cuestiones relativas al arbitraje realizado en virtud de tratados, la Comisión pidió a la Secretaría que, en la medida en que los recursos lo permitieran, emprendiera una investigación preliminar con objeto de recopilar información sobre la práctica actual en este campo. La Comisión instó a los Estados miembros a que proporcionaran a la Secretaría amplia información acerca de las prácticas seguidas en los procedimientos de arbitraje abiertos entre inversionistas y el Estado. Se pidió que, al designar las delegaciones que habrían de participar en los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo dedicados a este proyecto, los Estados miembros y observadores procuraran seleccionar a su personal pericial más competente en materia de procedimientos de arbitraje entre inversionistas y un Estado sustanciados en el marco de tratados, así como en cuestiones de derecho de los tratados.

315. La Comisión expresó la esperanza de que el Grupo de Trabajo concluyera su labor de revisión del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI en su forma genérica a tiempo para que la Comisión, en su 42º período de sesiones de 2009, pudiera proceder al examen final y la aprobación del Reglamento revisado.

316. Con respecto a la labor futura en materia de solución de controversias comerciales, la Comisión recordó que, conforme a lo decidido por la Comisión en su 39º período de sesiones, el Grupo de Trabajo debería mantener en su programa las cuestiones de si una controversia podía o no ser objeto de arbitraje y de la solución de controversias por vía electrónica. (Sobre los dos próximos períodos de sesiones del Grupo de Trabajo, véanse párrs. 397 y 398 *infra*.)

## **VI. Régimen de la insolvencia**

### **A. Informe sobre la marcha de la labor del Grupo de Trabajo V**

317. La Comisión recordó que en su 39º período de sesiones, celebrado en 2006, había acordado que: a) el tema del tratamiento que habría que dar a los grupos de

sociedades en la insolvencia estaba ya lo suficientemente desarrollado para remitirlo al Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) a fin de que lo examinara en 2006, y que debía darse a ese Grupo de Trabajo la flexibilidad necesaria para que formulara recomendaciones apropiadas a la Comisión sobre el alcance de su labor futura y la forma que debería revestir, en función del contenido de las soluciones que propusiera respecto de los problemas que el Grupo de Trabajo hubiera determinado en relación con ese tema; y b) la financiación posterior a la apertura del procedimiento de insolvencia debería considerarse, desde el principio, parte integrante de la labor que había que emprender sobre la cuestión de la insolvencia de los grupos de sociedades, y que debería darse al Grupo de Trabajo un margen suficiente de flexibilidad para que examinara toda posible propuesta de ocuparse de aspectos suplementarios del tema.

318. La Comisión tomó nota con reconocimiento de los progresos realizados por el Grupo de Trabajo en lo relativo al examen del tratamiento que había que dar a los grupos de sociedades en la insolvencia, que se plasmaban en los informes sobre la labor de sus períodos de sesiones 33º (Viena, 5 a 9 de noviembre de 2007) y 34º (Nueva York, 3 a 7 de marzo de 2008) (A/CN.9/643 y A/CN.9/647), y encomió a la Secretaría por los documentos de trabajo y los informes preparados para esos períodos de sesiones<sup>17</sup>.

## **B. Facilitación de la cooperación y la coordinación en los procedimientos de insolvencia transfronteriza**

319. La Comisión recordó que en su 39º período de sesiones, celebrado en 2006, había acordado que la labor inicial de recopilación de información acerca de la experiencia práctica adquirida en la negociación y utilización de los protocolos de insolvencia transfronteriza se facilitara oficiosamente manteniendo consultas con jueces y profesionales de la insolvencia y que en su 40º período de sesiones, en 2007, se sometiera a su examen un informe preliminar sobre la marcha de esa labor<sup>18</sup>. En la primera parte de su 40º período de sesiones (Viena, 25 de junio a 12 de julio de 2007), la Comisión examinó ese informe preliminar en el que se detallaba la experiencia adquirida en la negociación y utilización de protocolos de insolvencia transfronteriza ((A/CN.9/629) e insistió en lo importante que era, desde el punto de vista práctico, facilitar la cooperación transfronteriza en casos de insolvencia. La Comisión expresó su satisfacción por los progresos realizados en la labor de recopilación de experiencia práctica en materia de negociación y utilización de acuerdos de insolvencia transfronteriza y reiteró que la Secretaría debería seguir desarrollando oficiosamente esa labor en consulta con jueces, profesionales de la insolvencia y otros expertos<sup>19</sup>.

320. En su actual período de sesiones, la Comisión tuvo a su disposición una nota de la Secretaría relativa a los nuevos progresos realizados en dicha labor (A/CN.9/654). La Comisión tomó nota de que se habían mantenido más consultas con jueces y profesionales de la insolvencia y de que la Secretaría había preparado

---

<sup>17</sup> *Ibid.*, párr. 209 a) y b).

<sup>18</sup> *Ibid.*, *sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17* (A/61/17), párr. 209 c).

<sup>19</sup> *Ibid.*, *sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17* (A/62/17), parte I, párrs. 190 y 191.

una recopilación de experiencias prácticas, que había organizado siguiendo el esquema del contenido del texto adjuntado al anterior informe presentado a la Comisión (A/CN.9/629). Debido a las limitaciones de tiempo y de traducción, esa recopilación no había podido presentarse a la Comisión en su actual período de sesiones.

321. La Comisión expresó su satisfacción por los progresos realizados en la labor de recopilación de experiencias prácticas en la negociación y utilización de acuerdos de insolvencia transfronteriza. La Comisión decidió que esa recopilación fuera presentada, en forma de documento de trabajo, al Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) en su 35º período de sesiones (17 a 21 de noviembre de 2008) para que procediera a un examen inicial. Tras dicho examen, el Grupo de Trabajo V podría decidir seguir examinando la recopilación en su 36º período de sesiones, previsto para abril y mayo de 2009, y formular sus recomendaciones a la Comisión en su 42º período de sesiones, en 2009, teniendo en cuenta el hecho de que probablemente la coordinación y la cooperación basada en acuerdos de insolvencia transfronteriza tendrían una importancia considerable al buscar soluciones sobre la forma en que habría que regular a nivel internacional la situación de los grupos de empresas en casos de insolvencia. La Comisión decidió planificar la labor de su 42º período de sesiones de 2009 de tal modo que, si fuera necesario, pudiera dedicar tiempo a analizar las recomendaciones del Grupo de Trabajo V. (Respecto de la decisión sobre la duración del 42º período de sesiones de la Comisión, véase párr. 395 *infra*.) (Sobre las conclusiones de la Comisión acerca de las cuestiones de insolvencia que revistan interés para el Grupo de Trabajo VI (Garantías Reales), véase párr. 326 *infra*.)

## VII. Garantías reales: informe sobre los progresos realizados por el Grupo de Trabajo VI

322. Durante la primera parte de su 40º período de sesiones (Viena, 25 de junio a 12 de julio de 2007), la Comisión examinó una nota de la Secretaría titulada “Posible labor futura en materia de garantías reales sobre derechos de propiedad intelectual” (A/CN.9/632)<sup>20</sup>. En esa nota se tenían en cuenta las conclusiones a que se había llegado en un coloquio dedicado al tema de las garantías reales constituidas sobre propiedad intelectual (Viena, 18 y 19 de enero de 2007), que fue organizado por la Secretaría en cooperación con la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual y en el transcurso del cual se formularon varios ajustes que convendría introducir en el proyecto de guía legislativa sobre las operaciones garantizadas (“el proyecto de guía legislativa”) para regular las cuestiones específicas de la financiación de propiedad intelectual<sup>21</sup>.

323. En ese período de sesiones, la Comisión observó que la propiedad intelectual constituía una porción nada despreciable de la riqueza actual de las empresas. También se indicó que la coordinación entre el régimen de las operaciones

<sup>20</sup> *Ibid.*, párr. 155.

<sup>21</sup> Segundo Coloquio Internacional de la CNUDMI sobre las Operaciones Garantizadas: las Garantías Reales sobre Derechos de Propiedad Intelectual, celebrado en Viena el 18 y el 19 de enero de 2007; sobre el Coloquio se encontrará más información en la página de la CNUDMI en Internet (<http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/colloquia/2secint.html>).

garantizadas y el de la propiedad intelectual en la normativa vigente de muchos países no estaba lo suficientemente desarrollada para poder abarcar las prácticas de financiación consistentes en conceder crédito dando propiedad intelectual en garantía. Se dijo además que el proyecto de guía no proporcionaba suficiente orientación a los Estados acerca de los ajustes que habría que introducir para atender las necesidades inherentes a las prácticas de financiación en materia de propiedad intelectual. Además, se subrayó que debería iniciarse lo antes posible la labor encaminada a asegurar que en el proyecto de guía se dieran a ese respecto orientaciones completas y globales<sup>22</sup>. A fin de dar a los Estados la suficiente orientación acerca de los ajustes que tal vez conviniera introducir en sus respectivas legislaciones para evitar incoherencias entre los regímenes de la financiación garantizada y de la propiedad intelectual, la Comisión decidió encomendar al Grupo de Trabajo VI (Garantías Reales) la preparación de un anexo del proyecto de guía que tratara concretamente de las garantías reales sobre la propiedad intelectual (“el Anexo de la Guía Legislativa”)<sup>23</sup>.

324. En la continuación de su 40º período de sesiones (Viena, 10 a 14 de diciembre de 2007), la Comisión ultimó y aprobó la *Guía Legislativa de la CNUDMI sobre las Operaciones Garantizadas*, en el entendimiento de que subsiguientemente se prepararía el anexo de la *Guía*<sup>24</sup>.

325. En su actual período de sesiones, la Comisión tiene a su disposición el informe del Grupo de Trabajo VI sobre la labor realizada en su 13º período de sesiones (Nueva York, 19 a 23 de mayo de 2008) (A/CN.9/649). La Comisión tomó nota con satisfacción de los avances notables que se habían registrado en las deliberaciones iniciales mantenidas en ese período de sesiones, que se habían basado en la nota de la Secretaría titulada “Garantías reales sobre derechos de propiedad intelectual” (A/CN.9/WG.V/WP.33 y Add.1), lo cual había permitido al Grupo de Trabajo pedir a la Secretaría que preparara un anteproyecto de anexo para la *Guía* que tratara de las garantías reales sobre propiedad intelectual (A/CN.9/649, párr. 13).

326. La Comisión tomó nota asimismo de que el Grupo de Trabajo VI no había podido llegar a un acuerdo respecto a si determinadas cuestiones referentes a las repercusiones de la insolvencia en una garantía real sobre propiedad intelectual (véase A/CN.9/649, párrs. 98 a 102) guardaban una suficiente relación con el régimen de las operaciones garantizadas para justificar que fueran tratadas en el anexo de la *Guía*. El Grupo de Trabajo VI había decidido reconsiderar estas cuestiones en una futura reunión y recomendar que se solicitara al Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) que estudiara estas cuestiones. La Comisión decidió que el Grupo de Trabajo V fuera informado e invitado a expresar, en su siguiente período de sesiones, toda opinión preliminar que pudiera tener al respecto. Se decidió asimismo que, si alguna cuestión pendiente requiriera un examen conjunto por parte de los dos grupos de trabajo una vez concluido ese período de sesiones, la Secretaría podría organizar, previa consulta con sus presidentes, un debate conjunto de los dos grupos de trabajo sobre las repercusiones de la insolvencia en una garantía real sobre propiedad intelectual cuando los dos grupos

<sup>22</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17)*, parte I, párr. 156.

<sup>23</sup> *Ibid.*, párrs. 157 y 162.

<sup>24</sup> *Ibid.*, parte II, párrs. 99 y 100.

de trabajo se reunieran paralelamente durante la primavera de 2009. (Sobre los dos siguientes períodos de sesiones del Grupo de Trabajo VI y del Grupo de Trabajo V, véanse párrs 397 y 398 *infra*.)

## VIII. Posible labor futura en materia de comercio electrónico

327. En 2004, tras concluir su labor referente a la Convención sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales, el Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico) pidió a la Secretaría que continuara siguiendo de cerca diversas cuestiones relacionadas con el comercio electrónico, incluidas las referentes al reconocimiento transfronterizo de las firmas electrónicas, y que publicara los resultados de sus investigaciones con miras a formular recomendaciones a la Comisión acerca de si cabría la posibilidad de emprender, en el futuro, una eventual labor sobre esos temas (véase A/CN.9/571, párr. 12).

328. En 2005, la Comisión tomó nota de la labor realizada por otras organizaciones en diversos ámbitos relacionados con el comercio electrónico, y pidió a la Secretaría que preparara un estudio más detallado en el que se enunciaran propuestas sobre la forma y la naturaleza de un futuro documento general de consulta en el que se examinarían los diversos elementos necesarios para establecer un marco jurídico favorable al comercio electrónico, que la Comisión tal vez pudiera plantearse elaborar, en el futuro, con miras a prestar asistencia a los legisladores y autoridades normativas a la hora de formular políticas en todo el mundo<sup>25</sup>.

329. En 2006, la CNUDMI examinó una nota que había preparado la Secretaría conforme a lo que la Comisión le había pedido (A/CN.9/604). En la nota se indicaban, como posibles elementos de un documento general de consulta, los siguientes temas: a) la autenticación y el reconocimiento transfronterizo de las firmas electrónicas; b) la responsabilidad y las normas de conducta para los prestadores de servicios de información; c) la facturación electrónica y las cuestiones jurídicas relacionadas con las cadenas de suministro en el comercio electrónico; d) la transferencia de derechos sobre bienes corporales y otros derechos efectuada mediante comunicaciones electrónicas; e) la competencia desleal y las prácticas comerciales engañosas en el comercio electrónico; y f) la protección de la esfera privada y de los datos en el comercio electrónico. En la nota se señalaban también otras cuestiones que cabría incluir en un documento de esa índole, aunque de forma más sucinta, como a) la protección de los derechos de propiedad intelectual; b) las comunicaciones electrónicas no solicitadas (*spam*); y c) la ciberdelincuencia.

330. En ese período de sesiones se respaldó la opinión conforme a la cual la tarea de los legisladores y de las autoridades normativas, en particular en los países en desarrollo, podría verse considerablemente facilitada si la Comisión formulara un amplio documento de consulta en el que se abordaran los temas señalados por la Secretaría. Se argumentó asimismo que tal documento podría servir de ayuda a la Comisión para concretar aspectos sobre los que, en el futuro, la propia Comisión pudiera emprender una labor de armonización. No obstante, algunas delegaciones objetaron que la gama de cuestiones señaladas era demasiado amplia y que tal vez

<sup>25</sup> *Ibid.*, sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/60/17), párr. 214.

fuera necesario reducir el alcance del documento general de consulta. Finalmente, la Comisión convino en pedir a su secretaría que preparara un modelo de capítulo de alcance más limitado del documento general de consulta, en el que se trataran en concreto las cuestiones relacionadas con la autenticación y el reconocimiento transfronterizo de las firmas electrónicas, con el fin de examinarlo en su 40º período de sesiones, en 2007<sup>26</sup>.

331. El modelo de capítulo que la Secretaría preparó conforme a lo solicitado por la Comisión (A/CN.9/630 y Add.1 a 5) fue presentado a ésta en su 40º período de sesiones. La Comisión elogió a la Secretaría por la preparación del modelo de capítulo y le pidió que lo publicara aparte como documento independiente. Si bien la Comisión no era partidaria de pedir a la Secretaría que emprendiera una labor similar de preparación de un documento general de consulta sobre otros temas, la Comisión acordó pedir a la Secretaría que continuara observando de cerca la evolución jurídica en los ámbitos pertinentes, con miras a formular, a su debido tiempo, sugerencias pertinentes<sup>27</sup>.

332. La Secretaría ha seguido observando la evolución tecnológica y los nuevos modelos comerciales que han surgido en el campo del comercio electrónico y que pueden repercutir en el comercio internacional. Un aspecto que la Secretaría ha estudiado detenidamente es el de las cuestiones jurídicas que se plantean a raíz de la utilización de ventanillas únicas en el comercio internacional. La Organización Mundial de Aduanas (OMA) y el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (CEFACT) han invitado a la Secretaría a estudiar otros posibles aspectos sobre los que podría cooperar con esas organizaciones en dicha materia.

333. En el actual período de sesiones, la Comisión tuvo a su disposición una nota de la Secretaría (A/CN.9/655) en la que se exponían consideraciones normativas y cuestiones jurídicas que se plantean en la introducción y gestión de sistemas de ventanilla única y en la que se formulaban propuestas de labor futura en cooperación con otras organizaciones internacionales. En la nota se resumía asimismo una propuesta de labor conjunta formulada por la OMA (ibíd., párrs. 35 a 39).

334. Se informó a la Comisión de que las ventanillas únicas podrían facilitar la disponibilidad y la tramitación de la información, agilizar y simplificar las corrientes de información entre el sector comercial y los gobiernos, propiciar una mayor armonización y un mayor intercambio de los datos pertinentes a través de los sistemas gubernamentales, y beneficiar así considerablemente a todas las partes que intervengan en el comercio transfronterizo. La Comisión tomó nota de que con la utilización de las ventanillas únicas puede mejorar la eficiencia y la eficacia de los controles oficiales y, gracias a la mejor utilización de los recursos, pueden reducirse los costos tanto para los gobiernos como para los comerciantes. Al mismo tiempo, la Comisión tomó nota también de que la introducción y gestión de ventanillas únicas planteaba también una serie de cuestiones jurídicas como, por ejemplo, la del poder conferido por el legislador para administrar las ventanillas únicas; la identificación y autenticación de documentos y mensajes y la autorización para intercambiar documentos y mensajes a través de ventanillas únicas; la protección de

---

<sup>26</sup> Ibid., *sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17)*, párr. 216.

<sup>27</sup> Ibid., *sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17)*, parte I, párr. 195.

los datos; la responsabilidad de los encargados de ventanillas únicas; y la validez jurídica de los documentos intercambiados de forma electrónica.

335. También se expuso ante la Comisión una propuesta encaminada a que ésta emprendiera un proyecto con miras a determinar los problemas existentes y definir los principios básicos en los que debería inspirarse el desarrollo de un régimen legal internacional viable de los documentos electrónicos transferibles, que sirviera además de ayuda a los Estados para elaborar sistemas nacionales que pudieran afectar al comercio internacional. Se propuso que esa labor, aunque probablemente se centrara hasta cierto punto en la utilización de registros electrónicos, reconociera que las soluciones concretas variarían en función de las necesidades de los sectores y de las aplicaciones. El proyecto propuesto incluiría un conjunto preciso de principios de alto nivel que pudiera incorporarse a cualquier régimen internacional de los documentos transferibles. Se sugirió que se diera orientación suplementaria a los Estados, a las organizaciones internacionales y a los sectores industriales para facilitarles la evaluación de los riesgos jurídicos y de las opciones disponibles, así como el proceso de elaboración de métodos para la transferibilidad que mejor se adaptaran a sus necesidades y a las necesidades del comercio mundial. Si se estimara oportuno, cabría plantearse, una vez concluida esta fase, la eventual necesidad de elaborar instrumentos adicionales que pudieran promover el comercio y la actividad mercantil mediante el fomento de la eficacia de los documentos electrónicos, teniendo en cuenta la viabilidad de dichos instrumentos.

336. La Comisión convino en que merecería la pena estudiar los aspectos jurídicos que entraña la puesta en práctica de un sistema de ventanilla única transfronteriza con miras a formular un documento general internacional de consulta al que pudieran remitirse los legisladores, las autoridades normativas y los encargados de administrar ventanillas únicas; del mismo modo, otras partes interesadas podrían buscar en el documento asesoramiento sobre los aspectos jurídicos que planteara la introducción y la gestión de una ventanilla única destinada a tramitar operaciones transfronterizas. La participación de la Comisión en tal proyecto, en cooperación con la OMA y con otras organizaciones, resultaría beneficiosa en diversos aspectos, concretamente: a) fomentando una mejor coordinación de la labor entre la Comisión, la OMA y el CEFAC; b) adquiriendo influencia sobre el contenido de un texto sobre facilitación del comercio que pueda contener notables aspectos legislativos; y c) promoviendo la utilización de las normas de la CNUDMI en los países que utilizaran el futuro documento de consulta.

337. La Comisión convino asimismo en que valdría la pena que la Secretaría siguiera ocupándose de cuestiones jurídicas relacionadas con los equivalentes electrónicos de los documentos negociables y con otros sistemas electrónicos destinados a la negociación y transferencia por vía electrónica de derechos sobre bienes, títulos bursátiles y otros derechos. Se sostuvo asimismo que tal labor podría poner de manifiesto la existencia de elementos comunes entre las ventanillas únicas y los equivalentes electrónicos de los documentos negociables. No obstante, se advirtió a la Comisión de que, por el momento, el proyecto aún no estaba lo suficientemente desarrollado para someterlo a un grupo de trabajo intergubernamental, pues subsistían dudas acerca de si era preciso realizar una labor legislativa suplementaria para regular las cuestiones de la negociabilidad en un contexto de comunicaciones electrónicas. Se estimó también que la organización,

por la Secretaría, de un coloquio podría contribuir a determinar cuestiones concretas de las que tal vez sería útil que se ocupara la Comisión en el futuro.

338. La Comisión pidió a la Secretaría que pusiera en marcha, en colaboración con la OMA y otros centros periciales, la etapa inicial del proyecto de facilitación aduanera mediante el recurso al sistema denominado de “ventanilla única” (*single window*), y que le informara en su siguiente período de sesiones sobre los progresos realizados. La Comisión convino en autorizar la celebración, en la primavera de 2009, tras la debida consulta con los Estados, de un período de sesiones del Grupo de Trabajo, si los progresos realizados conjuntamente con la OMA lo justificaran.

## IX. Posible labor futura en materia de fraude comercial

### A. Labor realizada sobre los indicadores de fraude comercial

339. Se recordó que la Comisión, en sus períodos de sesiones 35º a 40º celebrados de 2002 a 2007, había estudiado la posible labor futura en materia de fraude comercial<sup>28</sup>. En particular, se recordó que la Comisión, en su 37º período de sesiones celebrado en 2004, con fines de educación, capacitación y prevención, había acordado que la preparación de listas de las estratagemas o rasgos distintivos que eran característicos de las operaciones fraudulentas más comunes podía ser de utilidad como material didáctico para los participantes en el comercio internacional y demás entidades que pudieran ser blanco de los autores de actos fraudulentos al darles protección y al evitar que fueran víctimas de tales estratagemas. Si bien no se propuso que la propia Comisión o sus grupos de trabajo intergubernamentales se encargaran directamente de esa actividad, se convino en que la Secretaría estudiara la eventual preparación, en estrecha consulta con expertos, de materiales en que se enumeraran rasgos distintivos comunes de las estratagemas fraudulentas más frecuentes, y en que la Secretaría mantuviera a la Comisión informada sobre los progresos realizados en la materia<sup>29</sup>.

340. En su 40º período de sesiones (Viena, 25 de junio a 12 de julio y 10 a 14 de diciembre de 2007), la Comisión fue informada de que la Secretaría, conforme a lo solicitado, había proseguido su labor en colaboración con expertos y organizaciones interesadas tratando de determinar los rasgos distintivos de las estratagemas fraudulentas, a fin de preparar material didáctico que hiciera fracasar tales estratagemas. Los resultados de esa labor se habían plasmado en una nota de la Secretaría titulada “Indicadores de fraude comercial” (documentos A/CN.9/624 y Add.1 y 2). En ese período de sesiones, la Comisión elogió a la Secretaría, a los expertos y a las otras organizaciones interesadas que habían colaborado en la preparación de los indicadores de fraude comercial por la labor que habían realizado

<sup>28</sup> Ibid., *quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/57/17 y Corr.1)*, párrs. 279 a 290; *ibid.*, *quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/58/17)*, párrs. 231 a 241; *ibid.*, *quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/59/17)*, párrs. 108 a 112; *ibid.*, *sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/60/17)*, párrs. 216 a 220; *ibid.*, *sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17)*, párrs. 211 a 217; e *ibid.*, *sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17)*, parte I, párrs. 196 a 203.

<sup>29</sup> Ibid., *quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/59/17)*, párr. 112.



ocupándose de la difícil tarea de determinar las cuestiones y el material de redacción que podrían ser de gran utilidad como medios instructivos y preventivos. En su 40º período de sesiones, la Comisión pidió a la Secretaría que distribuyera el material redactado sobre los indicadores de fraude comercial con miras a que se formularan observaciones antes del 41º período de sesiones de la Comisión<sup>30</sup>.

341. Por medio de una nota verbal fechada el 8 de agosto de 2007 y de una carta fechada el 20 de septiembre de 2007, dirigidas a los Estados y a las organizaciones intergubernamentales así como a las organizaciones internacionales no gubernamentales que se había invitado a asistir a las reuniones de la Comisión y de sus grupos de trabajo en calidad de observadores, se transmitió el proyecto de texto relativo a los indicadores de fraude comercial.

342. En su actual período de sesiones, la Comisión tuvo a su disposición las observaciones presentadas a la Secretaría por Estados y organizaciones sobre el tema de los indicadores del fraude comercial (A/CN.9/659, Add.1 y 2), así como el texto de los indicadores que se había distribuido (A/CN.9/624, Add.1 y 2). Tras examinar las observaciones recibidas de los gobiernos y organizaciones internacionales, la Comisión reiteró su apoyo a la preparación y difusión de los indicadores de fraude comercial que, según se dijo, representaban un enfoque sumamente útil para resolver un difícil problema. Según se argumentó, con los indicadores se agregaría un importante y fiable elemento al arsenal de medidas de que se disponía para combatir las prácticas fraudulentas que tan perjudiciales resultaban para el mundo del comercio.

343. La Comisión estudió la manera óptima de proceder para concluir la labor dedicada a los indicadores de fraude comercial. Dado el carácter técnico de las observaciones recibidas y teniendo presente que en esa labor deberían dejarse de lado los aspectos de derecho penal del fraude comercial, se pidió a la Secretaría que introdujera esos ajustes y agregara el texto que estimara necesario para mejorar los materiales y que los publicara en forma de nota informativa de la Secretaría para orientar a los interesados y prevenir el fraude. A juicio de la Comisión, la Secretaría podría adoptar esos materiales como componente de sus actividades generales de asistencia técnica, lo que podría incluir la difusión y explicación a los gobiernos y organizaciones internacionales para acrecentar el valor instructivo y preventivo de esos materiales. Además, cabría alentar a los Estados y organizaciones internacionales para que, a su vez, les den publicidad y los utilicen como estimen oportuno, inclusive adaptándolos para atender las necesidades de determinados círculos o ramas de actividad económica.

344. En cuanto a la futura labor suplementaria en materia de fraude comercial, uno de los posibles temas que se sugirió fue la formulación eventual de recomendaciones para la prevención del fraude. La Comisión convino en que la publicación de los indicadores sobre el fraude comercial, así como su incorporación a la labor de asistencia técnica, era una medida de gran utilidad que debía adoptarse en la lucha contra esas estratagemas fraudulentas, dejando abierta la cuestión de la labor futura sobre el tema, que examinaría la Secretaría, la cual podría formular recomendaciones para la Comisión.

<sup>30</sup> Ibid., *sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17* (A/62/17 y Corr. 1), parte I, párr. 200.

## **B. Colaboración con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito en la lucha contra el fraude comercial y económico**

345. Se señaló a la Comisión, en su 38º período de sesiones celebrado en 2005, la resolución 2004/26 del Consejo Económico y Social de 21 de julio de 2004, en virtud de la cual un grupo intergubernamental de expertos prepararía un estudio sobre el fraude y la falsificación de identidad y su uso indebido con fines delictivos y elaboraría, sobre la base de ese estudio, prácticas, directrices u otro material pertinente, teniendo en cuenta en particular la labor de la CNUDMI a este respecto. En la resolución también se recomendó que la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) actuara como secretaria de ese grupo intergubernamental de expertos, en consulta con la secretaria de la CNUDMI<sup>31</sup>.

346. En su 39º período de sesiones, en 2006<sup>32</sup>, y en su 40º período de sesiones, en 2007, se había informado a la Comisión de que habían tenido lugar dos reuniones del grupo intergubernamental de expertos convocadas por la ONUDD (marzo de 2005 y enero de 2007), con la participación de la secretaria de la CNUDMI, y de que el grupo de expertos había concluido su labor relativa al estudio sobre el fraude y la falsificación de identidad y su uso indebido con fines delictivos (documentos E/CN.15/2007/8 y Add.1 a 3)<sup>33</sup>. Se informó a la Comisión en su 40º período de sesiones<sup>34</sup> de que la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal había examinado el estudio en su 16º período de sesiones (Viena, 23 a 27 de abril de 2007)<sup>35</sup>, y de que había propuesto un proyecto de resolución para el Consejo Económico y Social que contenía una serie de recomendaciones en las que, entre otras cosas, se alentaba el fomento de una comprensión y cooperación mutuas entre las entidades de los sectores público y privado mediante la adopción de iniciativas encaminadas a reunir a las diversas partes interesadas y a facilitar el intercambio de opiniones e información entre ellas, y se pedía a la ONUDD que facilitara esa cooperación en consulta con la secretaria de la CNUDMI, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 2004/26 del Consejo Económico y Social<sup>36</sup>. Subsiguientemente, el Consejo Económico y Social aprobó, como resolución 2007/20 de 26 de julio de 2007, el proyecto de resolución presentado por la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal.

347. En su actual período de sesiones, se informó a la Comisión de que la secretaria de la ONUDD había proseguido su labor en relación con diversos aspectos del fraude, inclusive el fraude sobre la identidad. De conformidad con lo solicitado por la Comisión en su anterior período de sesiones<sup>37</sup>, la secretaria de la CNUDMI había cooperado con la secretaria de la ONUDD a fin de aportar los conocimientos

<sup>31</sup> *Ibid.*, sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/60/17), párr. 217.

<sup>32</sup> *Ibid.*, sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17), párrs. 211 a 217.

<sup>33</sup> *Ibid.*, sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17), parte I, párrs. 199 a 203.

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> Véanse *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 2007, Suplemento N° 10* (E/2007/30/Rev.1).

<sup>36</sup> *Ibid.*, cap. I, secc. B, proyecto de resolución II.

<sup>37</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17* (A/62/17), parte I, párr. 203.

especializados pertinentes sobre el sector privado y el comercio. La Comisión tomó nota con interés de esa información y pidió a la Secretaría que siguiera cooperando con la ONUDD, que le prestara asistencia en su labor relativa al fraude comercial y económico, y que informara a la Comisión de toda novedad o de los esfuerzos realizados a ese respecto.

## **X. Quincuagésimo aniversario de la Convención de Nueva York**

348. La Asamblea General aprobó, el 6 de diciembre de 2007, la resolución 62/65 en la que reconoce el valor del arbitraje como método de solución de controversias en las relaciones comerciales internacionales, que contribuye a la armonía de las relaciones comerciales, estimula el comercio internacional y el desarrollo y promueve el estado de derecho a nivel nacional e internacional. La Asamblea General expresó su convicción de que la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras, firmada en Nueva York el 10 de junio de 1958<sup>38</sup> (la “Convención de Nueva York”), fortalecía el respeto de los compromisos vinculantes, inspiraba confianza en el estado de derecho y aseguraba un trato justo en la solución de controversias relacionadas con los derechos y obligaciones contractuales.

349. La Asamblea General insistió en la necesidad de que se realicen mayores esfuerzos a nivel nacional para lograr la adhesión universal a la Convención (que contaba ya con 142 Estados Parte), y su interpretación uniforme y aplicación efectiva. La Asamblea General expresó su esperanza de que los Estados que todavía no sean partes en la Convención pasen pronto a serlo, lo que contribuiría al disfrute universal de la seguridad jurídica que proporciona el régimen de la Convención, reduciría los riesgos y los gastos inherentes a las operaciones comerciales y promovería de ese modo el comercio internacional. En dicho contexto, la Asamblea General acogió con satisfacción las iniciativas, que están llevando a cabo diversos órganos y entidades en el seno del sistema de las Naciones Unidas y ajenos a dicho sistema, destinadas a organizar conferencias y otros actos conmemorativos similares con ocasión del quincuagésimo aniversario de la Convención, y alentó a que se aprovecharan dichos actos para promover una adhesión aún más amplia a la Convención, así como una mayor comprensión en aras de su régimen de una aplicación más uniforme y eficaz del mismo. La Asamblea General pidió también al Secretario General que intensifique sus esfuerzos para promover una adhesión cada vez mayor a la Convención y una interpretación uniforme y más eficaz de su régimen.

350. En su actual período de sesiones, se informó a la Comisión que las Naciones Unidas y la Asociación Internacional de Abogados organizaron una conferencia de una jornada que tuvo lugar en Nueva York el 1º de febrero de 2008. Participaron en este acto más de 600 personas procedentes de 50 países. Expertos en arbitraje de más de 20 Estados informaron acerca de la historia y la importancia de la Convención, de las perspectivas prácticas para la ejecutoriedad judicial de los acuerdos de arbitraje y de los laudos arbitrales, del juego combinado del régimen de la Convención con otros textos internacionales y normas de derecho interno en materia de arbitraje, así como acerca de la recomendación concerniente a la interpretación del párrafo 2 del

<sup>38</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 330, N° 4739.

artículo II y del párrafo 1 del artículo VII de la Convención de Nueva York, y se habló además del marco procesal en el que se aplicaba la Convención de Nueva York y de las oportunidades y desafíos que cabía prever para el futuro. Se elogió a la Convención de Nueva York como uno de los tratados más importantes y con mayor éxito de las Naciones Unidas en la esfera del derecho mercantil internacional y como una contribución decisiva a la tarea de dotar de eficacia judicial a la práctica del arbitraje internacional. Los oradores insistieron en la importancia de que se siguiera promoviendo el régimen de la Convención, diseminando información acerca de su interpretación y organizando coloquios judiciales.

351. Se informó también a la Comisión de que se organizó en Viena, los días 13 y 14 de marzo de 2008, una conferencia para celebrar el aniversario de la Convención de Nueva York, bajo el patrocinio de la CNUDMI y del Centro Internacional de Arbitraje de la Cámara Federal Austriaca de Economía. Se destinó asimismo a la celebración y examen de la Convención una parte de la conferencia organizada por el Consejo Internacional para el Arbitraje Comercial (Dublín, 8 a 10 de junio de 2008). Se tiene previsto organizar otras conferencias dedicadas al tema de la Convención en Kuala Lumpur y en El Cairo.

352. La Comisión expresó su agradecimiento a los organizadores de estas conferencias y pidió a la Secretaría que se mantuviera al corriente de la labor realizada en dichos actos y participara activamente en toda iniciativa destinada a promover el régimen de la Convención de Nueva York. La Comisión observó además, a dicho respecto, la importancia del proyecto por el que se informaría de la aplicación legislativa que se estaba dando a la Convención (véanse *infra*, párrs. 353 a 360) ya que se estimó que ayudaría a los Estados a reflejar adecuadamente, en su normativa legal aplicable, el régimen de la Convención, y facilitaría una información valiosa para aquellos Estados que estuvieran estudiando la posibilidad de adherirse al régimen de la Convención. Se reconoció que la información que se recogiera en el curso de dicho proyecto acerca del marco procesal en el que se aplicaba actualmente el régimen de la Convención permitiría que la Comisión examinara posibles tareas que cabría emprender para mejorar el funcionamiento en la práctica de la Convención.

## **XI. Seguimiento de la puesta en práctica de la Convención de Nueva York**

353. La Comisión recordó que, en su 28º período de sesiones, celebrado en 1995, había aprobado un proyecto, emprendido en colaboración con el Comité D de la Asociación Internacional de Abogados (llamado ahora Comité del Arbitraje), encaminado a seguir de cerca la aplicación legislativa de la Convención de Nueva York y a examinar los mecanismos procesales que los Estados hubiesen adoptado para el reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales dictadas en virtud de la Convención<sup>39</sup>. Se había distribuido a los Estados un cuestionario con el propósito de determinar la forma en que se había incorporado la Convención de Nueva York a los ordenamientos jurídicos nacionales y la forma en que se interpretaba y aplicaba ese instrumento. Una de las cuestiones centrales que se

<sup>39</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/50/17)*, párrs. 401 a 404.

habrían de examinar en el marco del proyecto era la de determinar si los Estados parte habían agregado otros requisitos de reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales que no estuviesen previstos en la Convención de Nueva York. Se recordó asimismo que la Secretaría había presentado un informe provisional a la Comisión en su 38º período de sesiones, celebrado en 2005, en el que se exponían las cuestiones planteadas en las respuestas recibidas al cuestionario distribuido en relación con el proyecto (A/CN.9/585)<sup>40</sup>. En su 40º período de sesiones, celebrado en 2007, se informó a la Comisión de que se tenía el propósito de presentarle un informe escrito en su 41º período de sesiones<sup>41</sup>.

354. En el período de sesiones en curso, la Comisión examinó un informe escrito relacionado con el proyecto, que abarcaba la aplicación de la Convención de Nueva York por parte de los Estados, su interpretación y aplicación y los requisitos y procedimientos que los Estados habían instaurado para la ejecución de una sentencia dictada en virtud de la Convención, informe que se basaba en las respuestas recibidas de 108 Estados parte en la Convención (A/CN.9/656 y A/CN.9/656/Add.1). La Comisión expresó su reconocimiento a los Estados parte que habían enviado respuestas y al Comité del Arbitraje de la Asociación Internacional de Abogados por la asistencia que habían prestado a la Secretaría para reunir la información necesaria para preparar el informe.

355. La Comisión expresó su beneplácito por las recomendaciones y conclusiones contenidas en el informe y señaló que ponían de relieve esferas en las que posiblemente fuera necesario realizar una labor complementaria para mejorar la interpretación uniforme y la aplicación efectiva de la Convención de Nueva York. Se señaló que la aplicación de reglamentos internos a cuestiones que no estaban contempladas en la Convención había dado pie a soluciones divergentes en relación con los numerosos requisitos procesales diferentes que regían el reconocimiento y ejecución de sentencias dictadas en virtud de la Convención, en particular respecto de cuestiones como los requisitos aplicables a la solicitud de ejecución, la subsanación de defectos en la aplicación, el plazo para solicitar el reconocimiento y ejecución de una sentencia y los procedimientos y tribunales competentes para recurrir una decisión por la que se reconoce o deniega la ejecución de una sentencia dictada con arreglo a la Convención. La Comisión convino en que era preciso iniciar trabajos para eliminar o limitar el efecto de la falta de armonía jurídica en esa esfera. La Comisión fue, en general, de la opinión de que el resultado de ese proyecto debería plasmarse en la elaboración de una guía para la promulgación de la Convención de Nueva York, con miras a promover la interpretación y aplicación uniformes de la Convención, evitando así la incertidumbre resultante de su aplicación deficiente o parcial y limitando el riesgo de que la práctica de los Estados se apartara del espíritu de la Convención. La Comisión pidió a la Secretaría que estudiara la viabilidad de preparar una guía de esa índole.

356. La Comisión examinó la posibilidad de que la Secretaría diera a conocer públicamente las respuestas al cuestionario que habían enviado los Estados en el contexto del proyecto. Se reconoció que la información sobre el marco procesal en que operaba la Convención permitiría a la Comisión estudiar las nuevas medidas que podría tomar para mejorar el funcionamiento de la Convención y contribuiría a

<sup>40</sup> *Ibid.*, sexagésimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/60/17), párrs. 188 a 191.

<sup>41</sup> *Ibid.*, sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17), parte I, párr. 207.

lograr un mejor conocimiento de su aplicación. Se señaló que varios Estados habían enviado sus respuestas al cuestionario al comienzo del proyecto por lo que, en algunos casos, estaban ya desactualizadas. Tras un debate, la Comisión pidió a la Secretaría que publicara en el sitio web de la CNUDMI la información reunida durante la ejecución del proyecto, en el idioma en que se hubiera recibido, e instó a los Estados a que proporcionaran a la Secretaría información actualizada a fin de asegurarse de que los datos publicados en el sitio web de la CNUDMI eran exactos.

357. La Comisión recordó que la Comisión sobre Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional había creado un grupo de tareas para examinar los reglamentos de los países para el reconocimiento y la ejecución de sentencias arbitrales extranjeras<sup>42</sup>. La Comisión expresó su reconocimiento a la Comisión sobre Arbitraje y elogió a la Secretaría por la estrecha colaboración que mantenían las dos instituciones. Se señaló que la cooperación entre la Secretaría y la Comisión sobre Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional sería útil para identificar la información que pudiera ser necesario actualizar. En vista de las características comunes de la labor de la Comisión y la labor de la Cámara de Comercio Internacional respecto de la promoción de la Convención de Nueva York, la Comisión expresó el deseo de que se buscaran en el futuro mayores oportunidades para realizar actividades conjuntas. Se alentó a la Secretaría a que pusiera en marcha nuevas iniciativas en ese sentido.

358. Se informó a la Comisión de que se preveía la organización de conferencias para examinar los resultados del proyecto sobre el seguimiento de la aplicación de la Convención de Nueva York, en particular de conferencias bajo los auspicios de la Asociación Internacional de Abogados y la Cámara de Comercio Internacional. Se pidió a la Secretaría que siguiera de cerca el desarrollo de esas iniciativas y tratara de participar activamente en ellas.

359. La Comisión señaló que la recomendación que había aprobado en su 39º período de sesiones, celebrado en 2006<sup>43</sup>, respecto de la interpretación del párrafo 2 del artículo II y el párrafo 1 del artículo VII de la Convención de Nueva York había sido distribuida a los Estados a fin de recabar sus observaciones acerca de las consecuencias de esa recomendación en sus respectivas jurisdicciones. Se señaló que los Estados apoyaban, en general, la recomendación como medio de promover la interpretación uniforme y flexible en diferentes ordenamientos del requisito de hacer constar por escrito los acuerdos de arbitraje de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo II de la Convención de Nueva York. Esa recomendación se consideraba como un medio de alentar la formulación de normas que favorecieran la validez de los acuerdos de arbitraje y se dijo que, a pesar de su carácter no vinculante, era de particular importancia para lograr una interpretación uniforme de la Convención. Un gran número de Estados consideraban que la recomendación podría ayudar a los tribunales nacionales a interpretar de forma más liberal el requisito de que un acuerdo de arbitraje debería constar por escrito. Se consideró que la recomendación estimulaba la ejecución de sentencias en el mayor número de casos posible gracias al párrafo 1 del artículo VII de la Convención, que permitía la aplicación de disposiciones de alcance nacional que previeran condiciones más favorables a la parte que buscaba ejecutar una sentencia. Tras un

---

<sup>42</sup> *Ibíd.*, párr. 207.

<sup>43</sup> *Ibíd.*, *sexagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/61/17)*, anexo II.

debate, la Comisión convino en que las observaciones adicionales que recibiera la Secretaría de los Estados acerca de la recomendación pasaran a formar parte del proyecto sobre el seguimiento de la aplicación de la Convención de Nueva York.

360. Además, la Comisión convino en que, en la medida en que lo permitieran los recursos, las actividades que realizaba la Secretaría en el contexto de su programa de asistencia técnica podrían incluir provechosamente la difusión de información sobre la interpretación judicial de la Convención, que sería de utilidad para complementar otras actividades realizadas en apoyo de la Convención.

## **XII. Asistencia técnica para la reforma legislativa**

### **A. Actividades de cooperación y asistencia técnicas**

361. La Comisión tuvo a su disposición una nota de la Secretaría (A/CN.9/652) en la que se describían las actividades de cooperación y asistencia técnicas emprendidas con posterioridad a la fecha de la nota sobre ese tema que se presentó a la Comisión en su 40º período de sesiones, en 2007 (A/CN.9/627). La Comisión destacó la importancia de esa cooperación técnica y expresó su reconocimiento a la Secretaría por las actividades emprendidas que se reseñan en los párrafos 7 a 27 del documento A/CN.9/652. Se subrayó que la asistencia técnica legislativa, en particular la que se prestaba a los países en desarrollo, era una actividad no menos importante que la de formulación de normas uniformes propiamente dicha. Por esa razón, se alentó a la Secretaría a que siguiera prestando esa asistencia tan ampliamente como fuera posible. Se destacó la particular utilidad de las actividades regionales, que constituían una fuente de asistencia técnica.

362. La Comisión señaló que la posibilidad de participar en forma ininterrumpida en las actividades de cooperación y asistencia técnicas atendiendo a las solicitudes concretas formuladas por los Estados dependía de la disponibilidad de fondos para cubrir los gastos conexos de la CNUDMI. La Comisión observó en particular que, no obstante los esfuerzos realizados por la Secretaría para obtener nuevas donaciones, los recursos disponibles en el Fondo Fiduciario de la CNUDMI para la organización de simposios eran muy limitados. Por consiguiente, era necesario examinar muy cuidadosamente las solicitudes de asistencia técnica y limitar el número de actividades de esa índole. Se estaba haciendo especial hincapié en las actividades regionales con participación de varios países. Una vez finalizado 2008, ya no podrían atenderse las solicitudes de cooperación y asistencia técnicas para las que hubiera que sufragar gastos de viaje u otros gastos conexos, a menos que el Fondo Fiduciario recibiera nuevas donaciones o que pudieran encontrarse otras fuentes de fondos.

363. La Comisión reiteró su llamamiento a todos los Estados, organizaciones internacionales y otras entidades interesadas a plantearse la posibilidad de aportar contribuciones al Fondo Fiduciario de la CNUDMI para la organización de simposios, de ser posible, en forma de contribuciones plurianuales o como contribuciones con fines específicos, a fin de facilitar la planificación y de permitir que la Secretaría atienda las crecientes peticiones de los países en desarrollo y de los países con economías en transición que requieren actividades de asistencia y cooperación técnicas. La Comisión expresó su agradecimiento a México y Singapur

por haber contribuido al Fondo Fiduciario desde el 40º período de sesiones de la Comisión y a las organizaciones que habían contribuido al programa facilitando fondos o acogiendo seminarios. La Comisión también expresó su agradecimiento a Francia y a la República de Corea, que habían financiado los servicios prestados por funcionarios subalternos del cuadro orgánico en la Secretaría.

364. Asimismo, la Comisión hizo un llamamiento a los órganos pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, así como a organizaciones, instituciones y particulares, para que hicieran contribuciones voluntarias al fondo fiduciario establecido con objeto de ayudar a sufragar los gastos de viaje de los representantes de los países en desarrollo que fueran miembros de la Comisión. La Comisión también expresó su agradecimiento a Austria por haber contribuido al Fondo Fiduciario de asistencia para viajes desde el 40º período de sesiones de la Comisión.

## **B. Recursos para la asistencia técnica**

365. La Comisión tomó nota con reconocimiento de la continua labor realizada en el marco del sistema establecido para recopilar y difundir jurisprudencia basada en textos de la CNUDMI (CLOUT). Hasta el 8 de abril de 2008 se habían preparado para su publicación 726 números de extractos de resoluciones judiciales sobre textos de la CNUDMI de la serie CLOUT, que se referían a 761 casos, en su mayoría relacionados con la Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa y con la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, pero que incluían también algunos casos relacionados con la Ley Modelo de la CNUDMI sobre la Insolvencia Transfronteriza.

366. Se convino en general que el sistema CLOUT continuaba representando un importante aspecto de las actividades generales de asistencia técnica emprendidas por la CNUDMI y que la amplia difusión de los documentos de esa serie en los seis idiomas oficiales de las Naciones Unidas promovía la interpretación y aplicación uniformes de los textos de la CNUDMI. La Comisión expresó su reconocimiento a los corresponsales nacionales y a las demás entidades y particulares que colaboraban en el desarrollo del sistema CLOUT. Se alentó a la Secretaría a adoptar iniciativas para ampliar la composición y fomentar la vitalidad de la red de colaboradores del sistema CLOUT.

367. La Comisión señaló que se estaba publicando el compendio de jurisprudencia basada en la Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa, así como un boletín trimestral y un folleto informativo relativo al sistema CLOUT para facilitar la difusión de información al respecto acerca de ese sistema.

368. La Comisión también tomó nota de las novedades con respecto al sitio web de la CNUDMI ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)), y recalcó su importancia como componente del programa general de información y de actividades de asistencia técnica de la CNUDMI. La Comisión expresó su agradecimiento por el hecho de que existiera en los seis idiomas oficiales de las Naciones Unidas y alentó a la Secretaría a que lo mantuviera y lo siguiera mejorando de conformidad con las directrices existentes. Se observó con especial reconocimiento que desde el 40º período de sesiones de la Comisión, el sitio web había recibido más de un millón de visitantes.



369. La Comisión tomó nota con reconocimiento de las mejoras introducidas en la Biblioteca Jurídica de la CNUDMI y en las publicaciones de la Comisión, así como de la nota de la Secretaría en la que figuraba la bibliografía de obras recientemente publicadas relativas a la labor de la CNUDMI (A/CN.9/650).

### **XIII. Situación y promoción de los textos jurídicos de la CNUDMI**

370. La Comisión examinó la situación de las convenciones y las leyes modelo dimanantes de su labor y de la Convención de Nueva York, basándose en una nota de la Secretaría (A/CN.9/651), y actualizó la información disponible en su sitio web. Con respecto a las leyes modelo y guías legislativas elaboradas por ella, la Comisión observó que su utilización y la influencia que ejercían en la labor legislativa de los Estados y las organizaciones intergubernamentales eran considerablemente mayores de las que se desprendían de la limitada información de que disponía la Secretaría y que se reflejaban en la nota. La Comisión tomó nota con reconocimiento de las nuevas medidas legislativas adoptadas por los Estados y territorios desde la celebración de su 40º período de sesiones con respecto a los instrumentos siguientes:

a) Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo)<sup>44</sup>; nueva medida adoptada por la República Dominicana (2007) y Kazajstán (2008); 34 Estados Parte;

b) Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales (2005)<sup>45</sup>; firmas de la Arabia Saudita, Colombia, Filipinas, Honduras, el Irán (República Islámica del), Montenegro, Panamá y la República de Corea;

c) Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional (1985)<sup>46</sup>; habían promulgado legislación basada en la Ley Modelo Armenia (2006) y Eslovenia (2008);

d) Ley Modelo de la CNUDMI sobre la Contratación Pública de Bienes, Obras y Servicios (1994)<sup>47</sup>; había promulgado legislación basada en la Ley Modelo Nigeria (2007);

e) Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico (1996)<sup>48</sup>; Canadá había promulgado legislación basada en la Ley Modelo (2004), aplicable también al territorio de Nunavut;

<sup>44</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1695, N° 29215.

<sup>45</sup> Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta S.07.V.2.

<sup>46</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/52/17)*, anexo I.

<sup>47</sup> *Ibid.*, *cuadragésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 y corrección (A/49/17 y Corr.1)*, anexo I.

<sup>48</sup> *Ibid.*, *quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/51/17)*, anexo I; véase también la *Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico con la Guía para la incorporación al Derecho Interno 1996, con el nuevo artículo 5 bis aprobado en 1998* (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta S.99.V.4).

f) Ley Modelo de la CNUDMI sobre la Insolvencia Transfronteriza (1997)<sup>49</sup>: Australia (2008) y la República de Corea (2006) habían aprobado legislación basada en la Ley Modelo;

g) Ley Modelo de la CNUDMI sobre Conciliación Comercial Internacional (2002)<sup>50</sup>: Eslovenia (2008) había promulgado legislación basada en la Ley Modelo.

371. Se informó a la Comisión, y ésta tomó nota con agradecimiento al respecto, de que el Japón había aprobado legislación que le permitiría adherirse a la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, y de que el instrumento de adhesión se depositaría oportunamente en poder del Secretario General.

372. Se comunicó a la Comisión que, en el contexto de la ceremonia anual de tratados<sup>51</sup>, que se celebraría del 23 al 25 y el 29 y 30 de septiembre de 2008, se daría especial relieve a la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales. Se invitó a los Estados a que consideraran la posibilidad de participar en esa ceremonia anual de tratados, adoptando medidas apropiadas en relación con dicho tratado. Se recordó que ese tratado se había cerrado a la firma el 16 de enero de 2008.

#### **XIV. Métodos de trabajo de la CNUDMI**

373. En la primera parte de su 40º período de sesiones (Viena, 25 de junio a 12 de julio de 2007), la Comisión dispuso de un documento con observaciones y propuestas de Francia sobre la cuestión de los métodos de trabajo de la Comisión (A/CN.9/635), y procedió a un intercambio preliminar de opiniones sobre dichas observaciones y propuestas. En ese período de sesiones se acordó insertar la cuestión de los métodos de trabajo, como tema concreto, en el programa de la continuación del 40º período de sesiones de la Comisión (Viena, 10 a 14 de diciembre de 2007). A fin de facilitar las consultas oficiosas entre todos los Estados interesados, se pidió a la Secretaría que preparara una compilación de las normas y prácticas de procedimiento establecidas por la propia CNUDMI o por la Asamblea General en sus resoluciones relativas a la labor de la Comisión. Se pidió asimismo a la Secretaría que adoptara las disposiciones necesarias, en la medida en que los recursos lo permitieran, para que los representantes de todos los Estados interesados se reunieran el día antes de la apertura de la continuación del 40º período de sesiones de la Comisión y, de ser posible, durante la continuación de ese período propiamente dicho<sup>52</sup>.

<sup>49</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/52/17), anexo I.*

<sup>50</sup> Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta S.05.V.4.

<sup>51</sup> Esta ceremonia se celebra todos los años para promover el imperio de la ley a nivel internacional mediante una mayor participación en los tratados multilaterales depositados en poder del Secretario General de las Naciones Unidas. Suele celebrarse en la Sede de la Organización, en Nueva York, durante el debate general de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

<sup>52</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17), parte I, párrs. 234 a 241.*

374. En la continuación de su 40º período de sesiones, la Comisión estudió el tema de sus propios métodos de trabajo basándose para ello en las observaciones y propuestas que a este respecto había presentado Francia (A/CN.9/635), así como en las observaciones presentadas por los Estados Unidos (A/CN.9/639), y en la nota que le fue pedida a la Secretaría acerca del reglamento y los métodos de trabajo de la Comisión (A/CN.9/638 y Add.1 a 6). Se informó a la Comisión acerca de las consultas oficiosas celebradas el 7 de diciembre de 2007 entre representantes de todos los Estados interesados acerca del reglamento y los métodos de trabajo de la Comisión. En dicho período de sesiones, la Comisión convino en que todo futuro examen de este tema debería basarse en las deliberaciones mantenidas anteriormente al respecto en la Comisión, así como en las observaciones presentadas por Francia y los Estados Unidos (A/CN.9/635 y A/CN.9/639), y también en la nota preparada por la Secretaría (A/CN.9/638 y Add.1 a 6), que, según se estimaba, ofrecía un panorama histórico particularmente importante sobre el establecimiento y la evolución del reglamento y los métodos de trabajo de la CNUDMI. La Comisión convino asimismo en que se encomendara a la Secretaría la preparación de un documento de trabajo en el que se describieran las prácticas actualmente seguidas por la Comisión en la aplicación de su reglamento y sus métodos de trabajo, especialmente en lo concerniente a la adopción de decisiones y a la participación de entidades no estatales en la labor de la CNUDMI, abstrayendo para dicho fin la información pertinente de su nota anterior (A/CN.9/638 y Add.1 a 6). Dicho documento de trabajo se utilizaría en futuras deliberaciones que se celebraran sobre el tema en el marco de la Comisión, en contextos tanto oficiales como oficiosos. Quedó entendido que, cuando procediera, la Secretaría haría observaciones acerca de su reglamento y sus métodos de trabajo a fin de presentarlas a la Comisión. Se convino asimismo en que la Secretaría distribuyera el documento de trabajo entre todos los Estados para que formularan observaciones y recopilara posteriormente los comentarios que recibiera de los Estados al respecto. Se pidió que se celebraran consultas oficiosas entre todos los Estados interesados a ser posible, antes de que comenzara el 41º período de sesiones de la Comisión, a fin de que la Comisión pudiera examinar el documento de trabajo en dicho período de sesiones, si disponía de tiempo para hacerlo<sup>53</sup>.

375. En su actual período de sesiones, la Comisión tuvo a su disposición una nota de la Secretaría en que se describían las prácticas seguidas actualmente por la Comisión en lo que se refiere a la adopción de decisiones, así como a la participación de los observadores que asisten a las reuniones de la CNUDMI y a la labor preparatoria de la Secretaría; en dicha nota la Secretaría formulaba también observaciones sobre los métodos de trabajo (A/CN.9/653). Esta nota fue distribuida con el fin de que se presentaran observaciones; la Comisión dispuso además de una nota de la Secretaría en la que se recopilaban las observaciones recibidas antes del actual período de sesiones (A/CN.9/660 y Add.1 a 4).

376. La Comisión se mostró particularmente complacida por el documento A/CN.9/653 y estuvo en general de acuerdo en que ofrecía una sólida base a partir de la cual podría elaborarse un texto de carácter más normativo. La Comisión mantuvo un intercambio preliminar de opiniones sobre las tres cuestiones

<sup>53</sup> *Ibíd.*, *sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17)*, parte II, párrs. 101 a 107.

principales que se abordaban en el documento, a saber, la adopción de decisiones, la participación activa de los observadores y la labor preparatoria de la Secretaría.

377. Con respecto a la adopción de decisiones, las delegaciones coincidieron en general en que habría que seguir dando preferencia al método del consenso. En cuanto al significado exacto del término “consenso”, la Comisión reafirmó la opinión, ya expresada en su 40º período de sesiones, en que debía obrar con cautela a la hora de sugerir una definición de “consenso”, ya que sus decisiones podían repercutir sobre otros órganos de la Asamblea General<sup>54</sup>. No obstante, las delegaciones se declararon en general partidarias de que se aclarara la forma en que funcionaba, en la práctica, el consenso. También propugnaron que se puntualizara que la Comisión reconocía plenamente el derecho de voto de sus Estados miembros, conforme a lo estatuido en la Carta de las Naciones Unidas. Sobre estos dos puntos, la Comisión expresó su conformidad con las explicaciones que se daban en los párrafos 9 a 11 y 13 a 18 de la nota de la Secretaría (A/CN.9/653).

378. Con respecto a la función de los observadores, las delegaciones participantes en la Comisión coincidieron en general en que ésta debería seguir obrando con flexibilidad y espíritu abierto. Se reconoció en general que el hecho de que la Comisión y sus órganos subsidiarios dieran fácil acceso a sus reuniones a observadores de entidades estatales y no estatales constituía un factor decisivo para mantener el alto nivel y la pertinencia práctica de la labor realizada por la Comisión. En general, se consideró positivo el hecho de que los observadores participaran en las deliberaciones de la Comisión (pudiendo incluso ser elegidos a título personal miembros de la Mesa de la Comisión o de un grupo de trabajo, si se estimaba oportuno) y de que pudieran distribuir documentos entre las delegaciones (con la autorización de la presidencia, conforme a lo indicado en el párr. 47 de la nota de la Secretaría). En cuanto a la adopción de decisiones, una amplia mayoría de delegaciones estimaron que únicamente los Estados miembros de la Comisión deberían poder emitir su voto. La Comisión tomó nota de que, conforme a la práctica existente, los Estados que no eran miembros de la Comisión participaban de ordinario en la formación de un consenso, aun cuando algunos Estados se mostraron contrarios a la oportunidad de esta práctica. Se estimó en general que esa práctica había resultado fructífera hasta la fecha, y que respondía al deseo de la Comisión de que las normas que adoptara fueran objeto de aceptación universal. Sin embargo, se observó que tal práctica podía suscitar problemas teóricos y que tal vez fuera preciso volver a examinarla en un futuro período de sesiones. En cuanto a la distinción que tal vez cabría hacer entre las distintas categorías de entidades no gubernamentales en función de la relación de trabajo que mantuvieran con la Comisión, ésta acogió con beneplácito las propuestas enunciadas en los párrafos 29 a 36 de la nota de la Secretaría y decidió que ulteriormente se procediera a examinar estas cuestiones con mayor detenimiento.

379. En lo que respecta a los métodos de trabajo de la Secretaría, la Comisión expresó su satisfacción general por el contenido de los párrafos 53 a 61 de la nota de la Secretaría (A/CN.9/653). Se reconoció que la transparencia era el objetivo al que se aspiraba. Se convino en general en que era particularmente importante para la Secretaría mantener la flexibilidad necesaria para organizar su labor con eficiencia, incluso recurriendo a expertos externos. Según una opinión manifestada por un

---

<sup>54</sup> *Ibíd.*, párr. 104.

amplio número de delegaciones, habría que procurar distribuir, en la medida en que lo permitieran los recursos existentes, un mayor número de borradores de documentos de trabajo y demás material preparatorio empleado por la Secretaría que figuraran en los dos idiomas de trabajo y, quizás también, en otros idiomas oficiales. En el mismo orden de ideas, se sostuvo que habría que hacer todo lo posible por prestar servicios de interpretación simultánea a las reuniones de grupos de expertos convocadas por la Secretaría.

380. En cuanto a si procedía emprender alguna nueva tarea, se propuso establecer un grupo de trabajo para que estudiara esta cuestión, pero obtuvo apoyo la idea de que, en su lugar, se celebraran consultas oficiosas al respecto. Se convino en que se celebrara dicha reunión de consulta oficiosa con ocasión del próximo período de sesiones de la Comisión.

381. Tras deliberar, la Comisión pidió a la Secretaría que preparara un anteproyecto de documento de consulta, basándose en la nota de la Secretaría (A/CN.9/653), destinado a los presidentes de los distintos órganos, a los delegados y observadores y a la propia Secretaría. Quedó entendido que habría que dar al documento de consulta un carácter en cierto modo más normativo que el que tenía el documento A/CN.9/653. Aunque las más de las veces se utilizó el término “directrices” para describir el futuro documento de consulta, no se adoptó ninguna decisión sobre la forma que dicho documento debería finalmente revestir. Se pidió a la Secretaría que distribuyera entre los Estados y las organizaciones internacionales interesadas el proyecto de documento de consulta, para que formularan observaciones, y que preparara una recopilación de las observaciones recibidas con objeto de que la Comisión las examinara en su 42º período de sesiones. La Comisión decidió destinar dos días, al principio de su 42º período de sesiones, al examen del proyecto de documento de consulta en reuniones oficiosas que contaran con servicios de interpretación en los seis idiomas oficiales. (Sobre la decisión relativa a las fechas del 42º período de sesiones de la Comisión, véase párr. 395 *infra*.)

## **XV. Coordinación y cooperación**

382. La Comisión tuvo ante sí una nota de la Secretaría (A/CN.9/657 y Add.1 y 2) en la que se examinaban brevemente las actividades de las organizaciones internacionales en materia de armonización del derecho mercantil internacional, centrándose en la labor relativa al derecho sustantivo. La Comisión encomió a la Secretaría por haber preparado ese documento, reconoció el valor que éste tenía para la coordinación de las actividades de las organizaciones internacionales en la esfera del derecho mercantil internacional y acogió con beneplácito el anuncio de que el examen, que hasta ese momento había sido una publicación anual, pasaría a publicarse en varios fascículos, a medida que surgieran cuestiones pertinentes a lo largo del año.

383. Se recordó que en su 37º período de sesiones, celebrado en 2004, la Comisión había convenido en adoptar una actitud más dinámica, por conducto de su secretaría, en el desempeño de su función de coordinación<sup>55</sup>. Recordando también el apoyo prestado por la Asamblea General, más recientemente en el párrafo 4 de su

<sup>55</sup> *Ibid.*, quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/59/17), párrs. 113 a 115.

resolución 62/64, de 6 de diciembre de 2007, a sus esfuerzos e iniciativas en pro de la coordinación de las actividades de las organizaciones internacionales en la esfera del derecho mercantil internacional, la Comisión observó con satisfacción que la secretaría estaba adoptando medidas para entablar un diálogo sobre las actividades, tanto legislativas como de asistencia técnica, con varias organizaciones, entre ellas el Banco Mundial, la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (Unidroit), la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, la Organización de los Estados Americanos y la Organización Mundial del Comercio. La Comisión observó que a menudo esa labor entrañaba la necesidad de viajar para asistir a las reuniones de esas organizaciones y de gastar fondos asignados para viajes oficiales. La Comisión reiteró la importancia que revestían las actividades de coordinación emprendidas por la CNUDMI en su calidad de órgano jurídico central del sistema de las Naciones Unidas en la esfera del derecho mercantil internacional y apoyó la utilización de fondos para viajes con ese fin.

384. A manera de ejemplo de las actividades de coordinación en curso, se informó a la Comisión de las reuniones conexas celebradas en Roma en septiembre de 2007 y en Nueva York en mayo de 2008 entre las secretarías de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, el Unidroit y la CNUDMI. Los principales temas examinados en esas reuniones fueron la interrelación que existía entre los textos sobre garantías reales preparados por la Conferencia de la Haya de Derecho Internacional Privado, el Unidroit y la CNUDMI, respectivamente, y los medios que podrían utilizar los Estados para adoptarlos con objeto de establecer un régimen legislativo moderno, amplio y uniforme de las operaciones garantizadas. En particular, se indicó que se reconocía la dificultad que podían tener las instancias normativas de los Estados para determinar de qué forma se compaginaban los diversos instrumentos sobre garantías reales elaborados por las tres organizaciones, cuáles serían de mayor utilidad para lograr las metas de orden normativo del Estado y si la aplicación de un instrumento excluía la aplicación de otro. Al respecto, se comunicó a la Comisión que, para ayudar a los encargados de la formulación de políticas, las tres organizaciones estaban preparando un documento en que se resumía el alcance y la aplicación de esos instrumentos, se señalaba la forma en que funcionaban conjuntamente y se ofrecía un análisis comparativo del campo de aplicación y los temas básicos de cada uno. Se sugirió que el documento constituyera uno de los futuros fascículos del examen en curso acerca de las actividades de las organizaciones internacionales en materia de armonización del derecho mercantil internacional. Se oyeron firmes expresiones de apoyo en favor de esos esfuerzos.

## **XVI. Función de la CNUDMI al servicio del estado de derecho**

385. La Comisión recordó las resoluciones 61/39, de 4 de diciembre de 2006, y 62/70, de 8 de enero de 2008, de la Asamblea General en las que se habla del imperio de la ley y del estado de derecho en el ámbito tanto interno como internacional. Se informó a la Comisión de que a raíz de la resolución 62/70 de la Asamblea General, se presentaría a la Asamblea, en su sexagésimo tercer período de sesiones, una lista de las actividades dedicadas a la promoción del estado de derecho en los ámbitos tanto interno como internacional, junto con una lista de las

actividades que otros órganos y oficinas del sistema de las Naciones Unidas estuvieran dedicando a la promoción de estado de derecho en el ámbito tanto interno como internacional<sup>56</sup>. La Comisión tomó además nota de que la Asamblea General pidió al Secretario General que le presentara, en su sexagésimo tercer período de sesiones, un informe en el que se indicaran los medios de fortalecer y coordinar las actividades que figuraran en la lista que fuera a ser presentada, prestándose particular atención a la eficacia de la asistencia que cabría prestar a todo Estado que la solicite con miras al desarrollo de su propia capacidad para la promoción del estado de derecho y del imperio de la ley en los ámbitos tanto interno como internacional<sup>57</sup>. La Comisión tomó también nota con agradecimiento de la invitación que la Asamblea General dirigió a la Comisión (así como a la Corte Internacional de Justicia y a la Comisión de Derecho Internacional) alentándole a formular observaciones, en el marco de su propio informe a la Asamblea General, sobre su función actual al servicio del estado de derecho<sup>58</sup>. (Véase el examen de las resoluciones pertinentes de la Asamblea General en párrs. 388 y 389 *infra*.)

386. La Comisión acogió con agrado y respaldó plenamente la iniciativa de la Asamblea General concerniente al fortalecimiento del estado de derecho y del imperio de la ley, en general. La Comisión expresó su convicción de que la puesta en práctica y el empleo efectivo de normas de derecho privado moderno aplicables al comercio internacional, que puedan ser aceptadas por Estados en los que imperen sistemas jurídicos, sociales y económicos diferentes, constituía un factor esencial para el fomento del buen gobierno y de las buenas prácticas de gestión, así como al servicio de un desarrollo económico sostenido y de la erradicación de la pobreza y del hambre. Se estimó, por ello, que la labor de la Comisión constituía un factor esencial en orden al fomento del bienestar de todos los pueblos y al servicio de la cooperación y coexistencia pacífica entre los Estados. La Comisión expresó asimismo su convencimiento de que la promoción del imperio de la ley en las relaciones comerciales debe formar parte integrante del programa más amplio emprendido por la Asamblea General y el Secretario General al servicio del estado de derecho y del imperio de la ley en los ámbitos tanto interno como internacional, por lo que deberá contar con el apoyo de la unidad creada para trabajar en la Oficina Ejecutiva del Secretario General al servicio del estado de derecho, así como del Grupo de Coordinación y Apoyo sobre el Estado de Derecho. La Comisión desea formar parte del marco coordinado de actividades reforzadas de la Organización al servicio del estado de derecho y considera que su cometido particular a este respecto consistirá en prestar asistencia a los Estados que deseen fortalecer el imperio de la ley en la esfera del comercio y de las inversiones en el ámbito tanto interno como internacional.

## **XVII. Concurso de Arbitraje Comercial Internacional Simulado Willem C. Vis**

387. Se señaló que la Asociación para la Organización y Promoción del Concurso de Arbitraje Comercial Internacional Simulado Willem C. Vis había organizado el

<sup>56</sup> Resolución 62/70, párr. 1.

<sup>57</sup> *Ibid.*, párr. 2.

<sup>58</sup> *Ibid.*, párr. 3.

15° Concurso en Viena, del 14 al 20 de marzo de 2008. Al igual que en años anteriores, el Concurso había sido copatrocinado por la Comisión. Se observó que, las cuestiones jurídicas, abordadas por los equipos de estudiantes que participaron en el 15° Concurso fueron argumentadas en función de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa<sup>59</sup>, del reglamento de arbitraje internacional de los *Judicial Arbitration and Mediation Services*<sup>60</sup>, de la Ley Modelo sobre Arbitraje Comercial<sup>61</sup> y de la Convención de Nueva York<sup>62</sup>. Habían participado en el 15° Concurso un total de 203 equipos de facultades de derecho de 52 países. El mejor equipo en la presentación oral de sus argumentos había sido el de la Universidad Carlos III de Madrid. El 16° Concurso de Arbitraje Comercial Internacional Simulado Willem C. Vis se celebraría en Viena del 2 al 9 de abril de 2009.

## **XVIII. Resoluciones pertinentes de la Asamblea General**

388. La Comisión tomó nota con reconocimiento de la resolución 62/64 de la Asamblea General, relativa a su informe sobre la labor realizada en su 40° período de sesiones. En particular, la Comisión agradeció el reconocimiento que le había expresado la Asamblea General por la preparación de la Guía Legislativa de la CNUDMI sobre las Operaciones Garantizadas, por los progresos realizados en sus proyectos en curso, por la revisión de sus métodos de trabajo y por la celebración del Congreso sobre “Derecho moderno para un comercio globalizado”, que había tenido lugar en Viena del 9 al 12 de julio de 2007. La Comisión también tomó nota con reconocimiento de la resolución 62/65 de la Asamblea General, de 6 de diciembre de 2007, relativa al quincuagésimo aniversario de la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras, y agradeció que se hubiera insistido en la necesidad de seguir fomentando la adhesión de los Estados a esta Convención, facilitando su comprensión y promoviendo su aplicación efectiva y su interpretación uniforme.

389. Se puso al corriente a la Comisión del acierto de las declaraciones de la Vicepresidenta de su 40° período de sesiones, Sra. Kathryn Sabo, al presentar el informe anual de la Comisión a la Sexta Comisión de la Asamblea General, el día 22 de octubre de 2007 y al concluir la Sexta Comisión su examen de este tema el 23 de octubre de 2007. En su declaración la Vicepresidenta se felicitó de que la Asamblea examinara de forma amplia y sistemática los medios y arbitrios para promover el estado de derecho en los planos nacional e internacional, lamentando la índole esporádica y fragmentaria de algunos planteamientos al respecto de las Naciones Unidas, y señalando que esos planteamientos, centrados fundamentalmente en la justicia penal, medidas de transición y la reforma judicial, descuidaban a menudo la dimensión económica del estado de derecho, en particular, la necesidad de efectuar reformas del derecho mercantil al servicio de una estabilidad económica a largo plazo, de un desarrollo autónomo del comercio y de la buena gestión. Recordó además que, como lo demostraba la experiencia de las

---

<sup>59</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1489, N° 25567.

<sup>60</sup> Disponible en el sitio web de JAMS (<http://www.jamsadr.com>).

<sup>61</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, 40° período de sesiones, Suplemento N° 17* (A/40/17), anexo I.

<sup>62</sup> Naciones Unidas *Treaty Series*, vol. 330, N° 4739.



Naciones Unidas en su polifacética labor, las bases para consolidar y promover el estado de derecho debían ser sólidas, completas y consecuentes a fin de que el resultado obtenido fuera sostenible. (El examen del cometido de la Comisión al servicio del estado de derecho en los planos nacional e internacional figura en los párrs. 385 y 386 *supra*.)

## **XIX. Otros asuntos**

### **A. Programa de pasantías**

390. Se presentó un informe verbal sobre el programa de pasantías de la secretaría de la Comisión. Si bien se expresó en general reconocimiento por la labor de este programa, destinado a dar a los jóvenes abogados una oportunidad de familiarizarse con la labor de la CNUDMI y de aumentar sus conocimientos en determinadas esferas del derecho mercantil internacional, se observó que la proporción de pasantes procedentes de países en desarrollo era relativamente pequeña. Se sugirió que se examinara la posibilidad de recabar los medios financieros requeridos para elevar la participación de jóvenes abogados procedentes de países en desarrollo. La Comisión apoyó esa sugerencia.

### **B. Proyecto de marco estratégico para el período 2010-2011**

391. La Comisión tuvo ante sí un documento titulado “Proyecto del marco estratégico para el período 2010-2011” (A/63/6 (Prog. 6)) por el que se invitaba a la Comisión a que examinara el proyecto de plan bienal por programas para “la armonización, modernización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional” (subprograma 5 de la Oficina de Asuntos Jurídicos). La Comisión tomó nota de que el proyecto de plan había sido examinado por el Comité del Programa y de la Coordinación en su 48º período de sesiones, por lo que sería presentado a la Asamblea General en su sexagésimo tercer período de sesiones. Si bien la Comisión tomó nota con agrado del hecho de que los objetivos, los logros previstos de la Secretaría y la estrategia global del Subprograma 5, presentados en dicho documento, se ajustaran a la política general adoptada al respecto por la Comisión, se expresaron graves inquietudes acerca del hecho de que los recursos asignados a la Secretaría, en el marco del Subprograma 5, resultarían insuficientes para responder a la demanda creciente y persistente de asistencia técnica, que provenía de países en desarrollo y de países cuyas economías se encontraban en transición, con miras a poder atender adecuadamente a la urgente necesidad que dichos países sentían de reformar su derecho interno aplicable en la esfera del derecho mercantil. La Comisión instó al Secretario General a que adoptara medidas para conseguir que se dispusiera prontamente de la cuantía relativamente pequeña de recursos adicionales requeridos para responder a una demanda tan importante para el desarrollo de dichos países. (Véase, párrs. 385 y 386 *supra*, el examen del cometido de la Comisión al servicio del estado de derecho y del imperio de la ley en el ámbito tanto interno como internacional.)

### C. Evaluación del papel de la Secretaría en orden a facilitar la labor de la Comisión

392. Conforme ya se indicó a la Comisión en su 40º período de sesiones<sup>63</sup>, se recordó que en el presupuesto por programas para el bienio 2008-2009 se enumeraba, entre los “Logros previstos de la Secretaría”, la contribución de la misma a la tarea de facilitar la labor de la CNUDMI. La medida de la ejecución del logro previsto era el nivel de satisfacción de la CNUDMI con los servicios prestados, que se reflejaría en la puntuación obtenida en una escala que iba de 1 a 5 (siendo 5 la puntuación más alta)<sup>64</sup>. La Comisión convino en que facilitaría retroinformación al respecto a la Secretaría. Se recordó que al clausurarse el 40º período de sesiones de la Comisión, se presentó una pregunta similar acerca de los servicios prestados por la Secretaría, a la que habían respondido 20 delegaciones cuyas respuestas arrojaron una puntuación media de 4,3.

### D. Jubilación del Secretario de la Comisión

393. La Comisión tomó nota de que su Secretario, Jernej Sekolec, se jubilaría el 31 de julio de 2008. El Sr. Sekolec forma parte de la Secretaría desde 1982 y ha ejercido su cargo de Secretario de la Comisión desde 2001. Se reconoció ampliamente que los años durante los cuales el Sr. Sekolec ejerció el cargo de Secretario de la Comisión fueron años particularmente fructíferos y que la secretaría de la Comisión había efectuado, bajo la dirección del Sr. Sekolec, una excelente contribución a la labor de la Comisión pese a los recursos limitados de que disponía. La Comisión expresó su reconocimiento al Sr. Sekolec por su meritoria y loable contribución al proceso de unificación y armonización del derecho mercantil en general y por su contribución a la labor de la CNUDMI en particular.

394. En su 885ª sesión, celebrada el 30 de junio de 2008, la Comisión aprobó la siguiente declaración:

*“La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional,*

*Habiéndose enterado de que el Sr. Jernej Sekolec, Secretario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) y Director de la División de Derecho Mercantil Internacional de la Oficina de Asuntos Jurídicos, abandonaría la Secretaría de las Naciones Unidas, al haber alcanzado la edad de la jubilación, el 31 de julio de 2008,*

*Expresa su profundo reconocimiento por su ejemplar labor, durante más de 25 años, al servicio de las Naciones Unidas,*

*Desea señalar la importancia de sus contribuciones al logro de los objetivos de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil*

<sup>63</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexagésimo segundo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/62/17), parte I, párr. 243.

<sup>64</sup> Proyecto de presupuesto por programas para el bienio 2008-2009, parte III, Justicia y derecho internacionales, sección 8, Asuntos jurídicos (Programa 6 del plan bienal por programas y las prioridades para el período 2008-2009), subprograma 5, Armonización, modernización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional (A/62/6 (secc. 8), cuadro 8.19 d)).

Internacional, entidad descrita por la Asamblea General como “órgano jurídico central del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito del derecho mercantil internacional” que tiene por mandato coordinar las actividades en esta esfera a fin de evitar la duplicación de esfuerzos y promover la eficiencia, uniformidad y coherencia en la modernización y armonización del derecho mercantil internacional. El Sr. Sekolec ha sostenido con firmeza la labor de la Comisión y ha sentado unas bases sólidas para nuestros proyectos en marcha y nuestras iniciativas futuras. Ha sabido además inspirar y dirigir la labor del personal sumamente productivo que integra la secretaría de la Comisión. Lo hasta aquí dicho son sólo algunas de sus aportaciones al fortalecimiento de la labor de la Comisión al servicio de la paz mundial,

*Reconoce* el valor con el que ha sabido no sólo dar la cara y expresar claramente sus pareceres sino también sentarse y escuchar a los demás. La Comisión ha cosechado, sin duda, los frutos de la sabiduría con la que ha observado el precepto de fijar la mirada en las estrellas pero manteniendo los pies firmemente apoyados sobre la tierra. Ha sido un caluroso amigo y un excelente compañero,

*Pide* que la presente declaración por la que la Comisión expresa su profundo agradecimiento al Sr. Sekolec sea incorporada a su Informe a la Asamblea General a fin de que quede constancia de la misma en los anales de las Naciones Unidas.”

## **XX. Lugar y fecha de futuras reuniones**

### **A. 42º período de sesiones de la Comisión**

395. La Comisión aprobó el lugar y la fecha de celebración de su 42º período de sesiones, que tendrá lugar en Viena del 29 de junio al 17 de julio de 2009. Se señaló que cabría la posibilidad de modificar la duración del período de sesiones, en caso de que resultara aconsejable reducirla a raíz de los progresos realizados por el Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación) y el Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) en sus respectivas labores.

### **B. Períodos de sesiones que se celebrarán antes del 42º período de sesiones de la Comisión**

396. En su 36º período de sesiones, celebrado en 2003, la Comisión había acordado que: a) los grupos de trabajo se reunirían normalmente dos veces al año en períodos de sesiones de una semana de duración; b) de ser necesario, el tiempo no utilizado por algún grupo de trabajo podría asignarse a otro grupo de trabajo, siempre que con ello no se sobrepasara el límite total de 12 semanas anuales de servicios de conferencias asignados normalmente a los períodos de sesiones de los seis grupos de trabajo de la Comisión; y c) en caso de que un grupo de trabajo solicitara tiempo suplementario con el que se rebasara el límite de las 12 semanas, la Comisión

examinaría la solicitud y el grupo de trabajo interesado habría de aducir las razones por las que era necesario modificar las prácticas acostumbradas<sup>65</sup>.

397. La Comisión aprobó el siguiente calendario de reuniones para sus grupos de trabajo:

- a) El Grupo de Trabajo I (Contratación Pública) celebraría su 14° período de sesiones en Viena, del 8 al 12 de septiembre de 2008, y su 15° período de sesiones en Nueva York, del 2 al 6 de febrero de 2009;
- b) El Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación) celebraría su 49° período de sesiones en Viena, del 15 al 19 de septiembre de 2008, y su 50° período de sesiones en Nueva York, del 9 al 13 de febrero de 2009;
- c) El Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico) estaría autorizado a celebrar su 45° período de sesiones en Nueva York del 26 al 29 de mayo de 2009, en caso de que tal celebración se viera justificada por los progresos realizados en la labor emprendida en cooperación con la Organización Mundial de Aduanas (véase el párr. 338 *supra*); (el período de sesiones será de cuatro días por ser el 25 de mayo día feriado en Nueva York.)
- d) El Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) celebraría su 35° período de sesiones en Viena, del 17 al 21 de noviembre de 2008, y su 36° período de sesiones en Nueva York, del 18 al 22 de mayo de 2009;
- e) El Grupo de Trabajo VI (Garantías Reales) celebraría su 14° período de sesiones en Viena, del 20 al 24 de octubre de 2008, y su 15° período de sesiones en Nueva York, del 27 de abril al 1° de mayo de 2009.

### **C. Períodos de sesiones de los grupos de trabajo que se celebrarán en 2009 después del 42° período de sesiones de la Comisión**

398. La Comisión señaló que se había elaborado un calendario provisional para las reuniones que los grupos de trabajo celebrarían en 2009 después de su 42° período de sesiones (calendario que habría de ser aprobado por la Comisión en su 42° período de sesiones). Las fechas propuestas eran las siguientes:

- a) El Grupo de Trabajo I (Contratación Pública) celebraría su 16° período de sesiones en Viena, del 7 al 11 de septiembre de 2009;
- b) El Grupo de Trabajo II (Arbitraje y Conciliación) celebraría su 51° período de sesiones en Viena, del 14 al 18 de septiembre de 2009;
- c) El Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico) celebraría su 46° período de sesiones en Viena, del 28 de septiembre al 2 de octubre de 2009;
- d) El Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) celebraría su 37° período de sesiones en Viena, del 5 al 9 de octubre de 2009;
- e) El Grupo de Trabajo VI (Garantías Reales) celebraría su 16° período de sesiones en Viena, del 7 al 11 de diciembre de 2009.

<sup>65</sup> *Ibid.*, quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/58/17), párr. 275.

## Anexo I

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

*Los Estados Parte en el presente Convenio,*

*Reafirmando* su convicción de que el comercio internacional basado en la igualdad y el provecho mutuo constituye un factor importante en orden al fomento de las relaciones amistosas entre los Estados,

*Convencidos* de que la armonización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar los obstáculos jurídicos que dificultan el curso del comercio internacional, contribuyen de modo notable a la cooperación económica universal entre todos los Estados sobre una base de igualdad, equidad e interés común, así como al bienestar de todos los pueblos,

*Reconociendo* la importante contribución efectuada por el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y por sus Protocolos, así como por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, a la armonización del derecho aplicable al transporte de mercancías por mar,

*Conscientes* de los avances tecnológicos y comerciales ocurridos desde que se aprobaron dichos convenios, y de la necesidad de consolidar y modernizar su régimen,

*Advirtiendo* que los cargadores y porteadores carecen de las ventajas que puede reportarles disponer de un régimen universal obligatorio que contribuya al buen funcionamiento de los contratos de transporte marítimo que prevean asimismo el empleo de otros modos de transporte,

*Considerando* que la aprobación de un régimen uniforme aplicable al contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, al promover la seguridad jurídica y mejorar la eficiencia del transporte internacional de mercancías y al facilitar nuevas oportunidades de acceso a comerciantes y mercados anteriormente remotos, será un factor decisivo al servicio del fomento del desarrollo económico y comercial tanto interno como internacional,

*Han convenido en lo siguiente:*

#### **CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES**

##### *Artículo 1. Definiciones*

A los efectos del presente Convenio:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Por “tenedor” se entenderá:

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

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

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

12. Por “derecho de control” sobre las mercancías se entenderá el derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte, conforme a lo previsto en el capítulo 10.

13. Por “parte controladora” se entenderá la persona que con arreglo al artículo 51 esté legitimada para el ejercicio del derecho de control.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

27. Por “vehículo” se entenderá todo vehículo de transporte por carretera o ferroviario.

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 transporte.

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

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 competencia para conocer de la controversia.

## *Artículo 2. Interpretación del presente Convenio*

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



### *Artículo 3. Requisitos de forma*

Cualquier notificación, confirmación, consentimiento, pacto, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 19, en los párrafos 1 a 4 del artículo 23, en los apartados b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 36, en el apartado b) del párrafo 4 del artículo 40, en el artículo 44, en el párrafo 3 del artículo 48, en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 51, en el párrafo 1 del artículo 59, en los artículos 63 y 66, en el párrafo 2 del artículo 67, en el párrafo 4 del artículo 75 y en los párrafos 2 y 5 del artículo 80 deberán hacerse por escrito. Podrán utilizarse comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario.

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

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

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

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

## **CAPÍTULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN**

### *Artículo 5. Ámbito de aplicación general*

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

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

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

*Artículo 6. Exclusiones específicas*

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

- a) los contratos de fletamento, y
- b) otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque.

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

- a) no exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque, y
- b) se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

*Artículo 7. Aplicación a ciertas partes*

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

**CAPÍTULO 3. DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE**

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

A reserva de los requisitos enunciados en el presente Convenio:

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

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

1. El empleo de un documento electrónico de transporte negociable deberá observar ciertos procedimientos que prevean:

- a) el método para la emisión y la transferencia del documento al tenedor previsto,
  - b) las medidas para asegurar que el documento electrónico de transporte negociable emitido conserve su integridad,
  - c) la forma en que el tenedor podrá probar su condición de tal, y
  - d) la forma en que se dará confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor, o de que, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 10, o en los apartados a) ii) y c) del párrafo 1 del artículo 47, el documento electrónico de transporte ha perdido su eficacia o validez.
2. Los procedimientos exigidos en el párrafo 1 del presente artículo deberán figurar en los datos del contrato y ser de fácil comprobación.

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

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento electrónico de transporte negociable:
- a) el tenedor deberá restituir al porteador el documento de transporte negociable, o todos los originales, si se emitió más de uno,
  - b) el porteador deberá emitir al tenedor un documento electrónico de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento de transporte negociable, y
  - c) a partir de ese momento, el documento de transporte negociable quedará privado de su eficacia o validez.
2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento de transporte negociable:
- a) el porteador deberá emitir al tenedor, en lugar del documento electrónico, un documento de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento electrónico de transporte negociable, y
  - b) a partir de ese momento, el documento electrónico de transporte quedará privado de su eficacia o validez.

#### CAPÍTULO 4. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

*Artículo 11. Transporte y entrega de las mercancías*

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

*Artículo 12. Período de responsabilidad del porteador*

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

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

2. a) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exigen que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero.

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

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

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

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

#### *Artículo 13. Obligaciones específicas*

1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 12, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 26, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos.

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

#### *Artículo 14. Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar*

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

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

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

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

#### *Artículo 15. Mercancías que puedan constituir un peligro*

No obstante lo dispuesto en los artículos 11 y 13, el porteador o una parte ejecutante podrá negarse a recibir o a cargar las mercancías y podrá adoptar

cualquier otra medida que sea razonable, así como descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, si las mercancías constituyen o puede razonablemente preverse que llegarán a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro real para las personas, los bienes o el medio ambiente.

*Artículo 16. Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar*

No obstante lo dispuesto en los artículos 11, 13 y 14, el porteador o una parte ejecutante podrá sacrificar mercancías durante el viaje por mar cuando ello sea razonable en aras de la seguridad común o para proteger de algún peligro vidas humanas u otros bienes que formen parte de la expedición.

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

*Artículo 17. Fundamento de la responsabilidad*

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

2. El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el 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;
- 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 al porteador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18;
- e) huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;
- f) incendio a bordo del buque;
- g) vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;

h) acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme al artículo 33 ó 34;

i) la carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario;

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

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

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

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

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

o) actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16.

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

a) si el reclamante prueba que la culpa del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 18 causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo; o

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

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

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

b) el porteador no puede probar: i) que ninguno de los hechos o circunstancias mencionados en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo causó la pérdida, el daño o el retraso; o ii) que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo previsto en el artículo 14.

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

*Artículo 18. Responsabilidad del porteador por actos ajenos*

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

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

*Artículo 19. Responsabilidad de la parte ejecutante marítima*

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

- a) la parte ejecutante marítima haya recibido las mercancías para su transporte en un Estado Contratante, o las haya entregado en un Estado Contratante, o haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto situado en un Estado Contratante, y
- b) el hecho causante de la pérdida, el daño o el retraso haya ocurrido i) durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de descarga del buque, ii) mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia, o iii) en cualquier otro momento en la medida en que la parte ejecutante marítima estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte.

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

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

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

*Artículo 20. Responsabilidad solidaria*

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

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 61, la indemnización total debida por todas las personas mencionadas en el párrafo anterior no podrá exceder de los límites de la responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

*Artículo 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 acordado.

*Artículo 22. Cálculo de la indemnización*

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 59, 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 43.

2. El valor de las mercancías se determinará en función de su cotización en la bolsa de dichos productos o bienes o, en su defecto, de su precio de mercado o, en defecto de ambos, por referencia al valor usual de mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de la entrega.

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

*Artículo 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 aviso de la pérdida o el daño de las mercancías, con indicación de su naturaleza general, al porteador o a la parte ejecutante que las haya entregado, antes o en el momento mismo de efectuarse la entrega, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, dentro de los siete días laborables siguientes a la entrega, donde la misma tenga lugar.

2. La omisión del aviso al porteador o a la parte ejecutante, previsto en el presente artículo, no afectará al derecho que exista, a tenor del presente Convenio, a reclamar indemnización por la pérdida o el daño de las mercancías, ni a la asignación de la carga de la prueba que resulte del artículo 17.



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

4. No se deberá indemnización alguna por causa del retraso, salvo que se haya dado aviso al porteador de la pérdida debida al retraso dentro de los veintiún días naturales siguientes a la entrega de las mercancías.

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

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

## CAPÍTULO 6. DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS A CIERTAS ETAPAS DEL TRANSPORTE

### *Artículo 24. Desvío de ruta*

Cuando, con arreglo a la ley aplicable, un desvío de ruta constituya un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho desvío no privará, por sí solo, al porteador o a una parte ejecutante marítima de ninguna exoneración o límite que pueda ser invocado con arreglo al presente Convenio, salvo en la medida de lo previsto en el artículo 61.

### *Artículo 25. Transporte sobre cubierta*

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

- a) así lo exige alguna norma aplicable;
- b) las mercancías se transportan en o sobre contenedores o en o sobre vehículos adecuados para su transporte sobre cubierta, que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de tales contenedores o vehículos; o
- c) el transporte sobre cubierta se hace conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, o conforme a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico.

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

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

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

#### *Artículo 26. Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar*

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

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

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

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

### **CAPÍTULO 7. OBLIGACIONES DEL CARGADOR FRENTE AL PORTEADOR**

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

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

2. El cargador deberá dar cumplimiento, con la diligencia y el cuidado debidos, a cualquier obligación que haya asumido por un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13.

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

*Artículo 28. Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones*

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Salvo respecto de la pérdida o del daño que sea imputable al cargador por el incumplimiento de sus obligaciones prescritas en el párrafo 2 del artículo 31 o en el artículo 32, el cargador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad si la causa o una de las causas de la pérdida o del daño no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 34.

3. Cuando el cargador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad con arreglo al presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la

pérdida o del daño que sea imputable a su culpa o a la culpa de alguna de las personas mencionadas en el artículo 34.

*Artículo 31. Información requerida para formular los datos del contrato*

1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador la información precisa requerida para la formulación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte, incluidos los datos indicados en el párrafo 1 del artículo 36, así como el nombre de la parte que deba ser identificada como cargador en los datos del contrato, el nombre del destinatario, si lo hubiera, y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si la hubiera.

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

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

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

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

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

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

1. El cargador documentario quedará sujeto a las obligaciones y responsabilidades impuestas al cargador a tenor del presente capítulo y del artículo 55 y gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente capítulo y el capítulo 13 reconocen al cargador.

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

*Artículo 34. Responsabilidad del cargador por actos ajenos*

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

cualquier persona, incluidos los subcontratistas, empleados, representantes y auxiliares, a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones, pero el cargador no será responsable por los actos u omisiones del porteador ni de ninguna parte ejecutante que actúe en su nombre y a quien el cargador haya encomendado el cumplimiento de sus obligaciones.

## CAPÍTULO 8. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE

### *Artículo 35. Emisión del documento de transporte o del documento electrónico de transporte*

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

- a) un documento de transporte no negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte no negociable; o
- b) un documento de transporte negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 8, un documento electrónico de transporte negociable apropiado, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable, o que utilizar uno de tales documentos sea contrario a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico.

### *Artículo 36. Datos del contrato*

1. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 35 deberán incluir la siguiente información, conforme sea facilitada por el cargador:

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

2. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 35 deberán también incluir:

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

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

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

3. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte del que se habla en el artículo 35 deberán además incluir:

a) el nombre y la dirección del destinatario, de haber sido ya designado por el cargador,

b) el nombre del buque, si se ha especificado en el contrato de transporte,

c) el lugar de la recepción y, de conocerlo el porteador, el lugar de la entrega, y

d) el puerto de carga y el puerto de descarga, si se han especificado en el contrato de transporte.

4. A efectos del presente artículo, la fórmula “estado y condición aparentes” de las mercancías, que se emplea en el apartado a) del párrafo 2, se entenderá referida al estado y condición de las mercancías a la luz de:

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

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

#### *Artículo 37. Identidad del porteador*

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

2. Si los datos del contrato no identifican a persona alguna como porteador conforme a lo exigido en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 36, pero indican que las mercancías fueron cargadas a bordo de un buque designado por su nombre, se presumirá que el propietario registral de ese buque es el porteador, salvo que dicho propietario pruebe que en el momento del transporte el buque era objeto de un contrato de arrendamiento a casco desnudo, e identifique al arrendatario facilitando su dirección, en cuyo caso se presumirá que dicho arrendatario es el porteador. Alternativamente, el propietario registral podrá rebatir la presunción de que él es el porteador identificando al porteador e indicando su dirección. El arrendatario a casco desnudo podrá, a su vez, rebatir de igual modo la presunción de que él es el porteador.

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

*Artículo 38. Firma*

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

*Artículo 39. Deficiencias en los datos del contrato*

1. La ausencia o inexactitud de uno o más de los datos del contrato indicados en los párrafos 1, 2 ó 3 del artículo 36 no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica o la validez del documento de transporte o del documento electrónico de transporte.
2. Si los datos del contrato incluyen la fecha, pero sin aclarar su significado, se entenderá que esa fecha es:
  - a) la fecha en que todas las mercancías indicadas en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte fueron cargadas a bordo del buque, siempre que los datos del contrato indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque; o
  - b) la fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, cuando los datos del contrato no indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque.
3. Si los datos del contrato no contienen indicación alguna sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió, se entenderá que los datos del contrato indican que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que fueron recibidas por el porteador o una parte ejecutante.

*Artículo 40. Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato*

1. El porteador deberá formular reservas a la información mencionada en el párrafo 1 del artículo 36 al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador, siempre y cuando:
  - a) sepa efectivamente que alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa; o
  - b) tenga motivos razonables para creer que alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá formular reservas a la información mencionada en el párrafo 1 del artículo 36, en las circunstancias y en la forma establecidas en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador.

3. Cuando las mercancías no hayan sido entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor o de un vehículo cerrado, o cuando hayan sido entregadas en un contenedor o vehículo cerrado y el porteador o una parte ejecutante las haya efectivamente inspeccionado, el porteador podrá formular reservas a la información facilitada con arreglo a lo previsto en el párrafo 1 del artículo 36, siempre y cuando:

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

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

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

a) los apartados a), b) o c) del párrafo 1 del artículo 36, siempre y cuando:

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

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

b) el apartado d) del párrafo 1 del artículo 36, siempre y cuando:

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

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

#### *Artículo 41. Valor probatorio de los datos del contrato*

Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a los datos del contrato en las circunstancias y en la forma indicadas en el artículo 40:

a) todo documento de transporte o documento electrónico de transporte establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador recibió las mercancías conforme a lo indicado en los datos del contrato;

b) no se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador respecto de lo indicado en los datos del contrato, cuando dichos datos figuren en:

i) un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable que haya sido transferido a un tercero que haya obrado de buena fe, o



- ii) un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento ha de ser restituido para obtener la entrega de las mercancías y que haya sido transferido a un destinatario que haya obrado de buena fe;
- c) no se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador frente a un destinatario que haya obrado de buena fe en consideración a cualquiera de los siguientes datos del contrato que figuren en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable:
  - i) los datos del contrato mencionados en el párrafo 1 del artículo 36, cuando hayan sido facilitados por el porteador,
  - ii) el número, el tipo y el número de identificación de los contenedores, aún cuando no el número de identificación de su respectivo sello o precinto, y
  - iii) los datos del contrato mencionados en el párrafo 2 del artículo 36.

*Artículo 42. "Flete prepagado"*

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

## CAPÍTULO 9. ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS

*Artículo 43. Obligación de aceptar la entrega*

Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario que reclame su entrega con arreglo al contrato de transporte deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento, o dentro del plazo, y en el lugar estipulados en el contrato de transporte o, en defecto de dicho pacto, en el momento y en el lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega a la vista de los términos del contrato, de la costumbre o los usos del comercio, de las prácticas del tráfico o de las circunstancias del transporte.

*Artículo 44. Obligación de confirmar la recepción*

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

*Artículo 45. Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable*

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

- a) el porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el artículo 43. El porteador podrá denegar la entrega si la persona que alega ser el destinatario no se identifica debidamente como tal, al ser requerida para ello por el porteador;

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

c) sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 48, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o durante el plazo indicado en el artículo 43 tras la llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente como tal, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello a la parte controladora a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar ni a la parte controladora ni al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;

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

*Artículo 46. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido*

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

a) el porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el artículo 43 una vez que éste, al ser requerido para hacerlo, se haya identificado debidamente y haya restituido al porteador el documento de transporte no negociable. El porteador podrá denegar la entrega si, al ser requerida para ello, la persona que alegue ser el destinatario no se identifica debidamente como tal, y deberá denegar la entrega en caso de no serle restituido el documento no negociable. Cuando se haya emitido más de un original de dicho documento, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán su validez o eficacia;

b) sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 48, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o durante el plazo indicado en el artículo 43 tras la llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente como tal o a restituir el documento, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el

porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle dichas instrucciones;

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

*Artículo 47. Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable*

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

a) el tenedor del documento de transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable estará legitimado para obtener del porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregarlas al tenedor en el momento y lugar indicados en el artículo 43:

i) una vez que el tenedor haya restituído el documento de transporte negociable y, si se trata de una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, una vez que dicho tenedor se haya identificado debidamente como tal, o

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

b) el porteador deberá denegar la entrega si no se cumplen los requisitos enunciados en el inciso i) o en el inciso ii) del apartado a) del presente párrafo;

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

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 48, cuando el documento de transporte negociable o el documento electrónico de transporte negociable señale expresamente que las mercancías podrán ser entregadas sin necesidad de que se restituya el documento de transporte o el documento electrónico de transporte emitido, se aplicarán las siguientes reglas:

a) si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el tenedor, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o dentro del plazo indicado en el artículo 43 tras la llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el tenedor a identificarse debidamente como una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al

tenedor a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;

b) el porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario, a tenor de lo previsto en el apartado a) del párrafo 2 del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías al tenedor con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte negociable le haya sido restituído o no, o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable haya o no demostrado por los procedimientos mencionados en el párrafo 1 del artículo 9 su condición de tenedor;

c) la persona que haya dado instrucciones con arreglo al apartado a) del párrafo 2 del presente artículo deberá indemnizar al porteador por la pérdida que para él se derive del hecho de ser declarado responsable frente al tenedor con arreglo al apartado e) del párrafo 2 del presente artículo. El porteador podrá denegar el cumplimiento de las instrucciones si dicha persona no aporta la garantía adecuada que, a dicho respecto, le sea razonablemente pedida por el porteador;

d) toda persona que adquiera la condición de tenedor de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías conforme a lo previsto en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo, pero por efecto de un acuerdo contractual o de otra índole anterior a la entrega, adquirirá los derechos que contra el porteador se deriven del contrato de transporte, con excepción del derecho a la entrega de las mercancías;

e) no obstante lo dispuesto en los apartados b) y d) del párrafo 2 del presente artículo, el tenedor que adquiera tal condición después de la entrega, y que no tuviera ni hubiera podido razonablemente tener conocimiento de dicha entrega en el momento en que adquirió la condición de tenedor, adquirirá los derechos incorporados en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable. Cuando los datos del contrato incluyan el momento estimado de llegada de las mercancías, o indiquen cómo obtener información sobre si la entrega ha sido realizada o no, se presumirá que el tenedor tuvo o pudo razonablemente haber tenido conocimiento de la entrega de las mercancías en el momento en que adquirió su condición de tal.

#### *Artículo 48. Mercancías pendientes de entrega*

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

a) el destinatario no acepta la entrega de las mercancías, conforme a lo previsto en el presente capítulo, en el momento y lugar indicados en el artículo 43;

b) ni la parte controladora, ni el tenedor, ni el cargador, ni el cargador documentario pueden ser localizados, o ninguno de ellos da al porteador instrucciones adecuadas conforme a lo previsto en los artículos 45, 46 y 47;

c) el porteador puede o debe denegar la entrega a tenor de lo dispuesto en los artículos 44, 45, 46 y 47;

d) el porteador no está autorizado para efectuar la entrega de las mercancías al destinatario, a tenor de lo dispuesto en la ley o en los reglamentos aplicables en el lugar donde se solicite la entrega; o

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

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

a) almacenar las mercancías en algún lugar adecuado,

b) desembalar las mercancías que vayan en contenedores o vehículos, o tomar otro tipo de medidas, aun cuando supongan el traslado de las mercancías, y

c) obtener la venta de las mercancías o proceder a su destrucción de conformidad con las prácticas o los requisitos legales o reglamentarios que sean aplicables en el lugar donde las mercancías se encuentren.

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

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

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

#### *Artículo 49. Retención de las mercancías*

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

## CAPÍTULO 10. DERECHOS DE LA PARTE CONTROLADORA

### *Artículo 50. Ejercicio y contenido del derecho de control*

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

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

2. El derecho de control existe durante todo el período de responsabilidad del porteador delimitado conforme a lo previsto en el artículo 12, y se extingue cuando dicho período finaliza.

### *Artículo 51. Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control*

1. Salvo en los casos previstos en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo:

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

2. Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías:

- a) el cargador será la parte controladora y podrá transferir el derecho de control a la persona designada en el documento como destinatario mediante la transferencia a dicha persona del documento de transporte efectuada sin endoso. De haberse emitido más de un original del documento de transporte, deberán transferirse todos ellos para transferir el derecho de control, y
- b) para poder ejercitar el derecho de control, la parte controladora deberá presentar el documento e identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

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

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

b) el tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento de transporte negociable a otra persona efectuada de conformidad con lo previsto en el artículo 57. De haberse emitido más de un original del documento, deberán transferirse a dicha persona todos los originales para que surta efecto la transferencia del derecho de control, y

c) para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el documento de transporte negociable y, si se trata de una persona mencionada en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 1, habrá de identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

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

a) el tenedor será la parte controladora,

b) el tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento electrónico de transporte negociable a otra persona efectuada por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9, y

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

*Artículo 52. Ejecución por el porteador de las instrucciones*

1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el porteador deberá ejecutar las instrucciones mencionadas en el artículo 50 cuando:

a) la persona que las emita esté legitimada para ejercitar el derecho de control,

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

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

2. En cualquier caso, la parte controladora deberá reembolsar al porteador cualquier gasto razonable adicional en que éste incurra y deberá indemnizarle toda pérdida o daño que pueda sufrir por causa de la ejecución diligente de las instrucciones en el marco de lo previsto en el presente artículo, incluidas las indemnizaciones que el porteador pueda verse obligado a pagar por la pérdida o el daño de otras mercancías transportadas.

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

4. La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, o por el retraso en su entrega, que resulte de la no ejecución de las instrucciones de la parte controladora en incumplimiento de su obligación a tenor del párrafo 1 del presente artículo, se regirá por lo dispuesto en los artículos 17

a 23, y la cuantía de la indemnización que el porteador deba pagar se regirá por lo dispuesto en los artículos 59 a 61.

*Artículo 53. Validez de la entrega*

Las mercancías que se entreguen siguiendo instrucciones dadas en consonancia con lo previsto en el párrafo 1 del artículo 52 se tendrán por entregadas en el lugar de destino, y les serán aplicables las disposiciones del capítulo 9 relativas a la entrega.

*Artículo 54. Modificaciones del contrato de transporte*

1. La parte controladora será la única persona legitimada para acordar con el porteador alguna modificación del contrato de transporte no prevista en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 50.

2. Cualquier modificación del contrato de transporte, incluidas las previstas en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo 50, deberá hacerse constar en un documento de transporte negociable, en un documento de transporte no negociable que deba ser restituido o en un documento electrónico de transporte negociable; o, si lo solicita la parte controladora, deberá hacerse constar en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable. En uno y otro caso, dichas modificaciones deberán ser firmadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38.

*Artículo 55. Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador*

1. La parte controladora deberá, de solicitarlo el porteador o una parte ejecutante, facilitar en el momento oportuno la información, las instrucciones o los documentos relativos a las mercancías que el porteador pueda razonablemente necesitar para cumplir sus obligaciones a tenor del contrato de transporte, siempre que no hayan sido facilitados con anterioridad por el cargador y el porteador no pueda razonablemente obtenerlos por algún otro conducto.

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

*Artículo 56. Autonomía contractual de las partes*

Las partes en el contrato de transporte podrán apartarse de lo dispuesto en los apartados b) y c) del párrafo 1 y en el párrafo 2 del artículo 50, así como en el artículo 52. 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 51.



## CAPÍTULO 11. TRANSFERENCIA DE DERECHOS

### *Artículo 57. Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable*

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

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

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

2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento, tanto si se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de una persona determinada, mediante la transferencia del documento por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 9.

### *Artículo 58. Responsabilidad del tenedor*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 55, un tenedor que no sea el cargador y que no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte, no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ser el tenedor.

2. Un tenedor que no sea el cargador, pero que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte, asumirá todas las responsabilidades que el contrato le imponga, en la medida en que dichas responsabilidades estén consignadas en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable, o puedan ser determinadas a partir del mismo.

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

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

b) haber transferido sus derechos con arreglo al artículo 57.

## CAPÍTULO 12. LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD

### *Artículo 59. Límites de la responsabilidad*

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 60 y en el párrafo 1 del artículo 61, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última

cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo.

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

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

*Artículo 60. Límites de la responsabilidad por la pérdida  
causada por el retraso*

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 61, la indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 22 y la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al párrafo 1 del artículo 59 no podrá exceder del límite que resulte aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 59 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas.

*Artículo 61. Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad*

1. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 59, o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte, si el reclamante prueba que la pérdida o el daño resultante del incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio es imputable a un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que la pérdida o el daño probablemente se produciría.

2. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 60 si el reclamante prueba que el retraso en la entrega resultó de un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la

intención de causar la pérdida resultante del retraso o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida probablemente se produciría.

### CAPÍTULO 13. EJERCICIO DE ACCIONES

#### *Artículo 62. Plazo para el ejercicio de acciones*

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

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

3. Aun cuando haya expirado el plazo señalado en el párrafo 1 del presente artículo, cualquiera de las partes podrá ampararse, frente a las reclamaciones de la otra parte, en todo derecho del que disponga para oponerlo a título de excepción o con fines de compensación.

#### *Artículo 63. Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones*

El plazo establecido en el artículo 62 no será susceptible de interrupción ni suspensión, pero la persona contra la que se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el curso de dicho plazo, prorrogarlo mediante una declaración dirigida al reclamante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado mediante una o más declaraciones equivalentes.

#### *Artículo 64. Acción de repetición*

Toda persona declarada responsable podrá ejercitar una acción de repetición después de expirado el plazo establecido en el artículo 62, siempre y cuando lo haga dentro del más largo de los plazos siguientes:

- a) el plazo otorgado por la ley del foro en el que se entable el procedimiento; o
- b) un plazo de noventa días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada respecto de la acción ejercitada contra ella, según lo que suceda primero.

#### *Artículo 65. Acciones contra la persona identificada como porteador*

Podrá entablarse una acción contra el arrendatario del buque o contra la persona identificada como porteador con arreglo al párrafo 2 del artículo 37, aun después de expirado el plazo fijado en el artículo 62, siempre y cuando la acción sea ejercitada dentro del más largo de los plazos siguientes:

- a) el plazo otorgado por la ley del foro en el que se entable el procedimiento; o

b) un plazo de noventa días contados desde la fecha en que se identifique al porteador o en que el propietario registral o el arrendatario del buque haya rebatido, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 37, la presunción de que él es el porteador.

## CAPÍTULO 14. JURISDICCIÓN

### *Artículo 66. Acciones contra el porteador*

A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el artículo 67 o en el artículo 72, el demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra el porteador con arreglo al presente Convenio:

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

- i) el domicilio del porteador,
- ii) el lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte,
- iii) el lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte, o
- iv) el puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque; o

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

### *Artículo 67. Acuerdos de elección de foro*

1. La competencia de un tribunal designado con arreglo al apartado b) del artículo 66 sólo será exclusiva respecto de las controversias entre las partes en el contrato si éstas así lo han pactado y el acuerdo que reconozca dicha competencia:

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

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

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

a) el tribunal elegido esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado a) del artículo 66,

- b) el acuerdo figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte,
- c) dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el tribunal ante el que debe entablarse la acción y sobre el carácter exclusivo de su competencia al respecto, y
- d) la ley del tribunal que conozca del caso prevea que dicha persona puede quedar obligada por un acuerdo exclusivo de elección de foro.

*Artículo 68. Acciones contra la parte ejecutante marítima*

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

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

*Artículo 69. Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales*

A reserva de lo dispuesto en los artículos 71 y 72, no se podrá entablar procedimiento alguno contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Convenio ante un tribunal distinto de los indicados en los artículos 66 ó 68.

*Artículo 70. Embargo preventivo y otras medidas cautelares*

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

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

*Artículo 71. Acumulación y traslado de acciones*

1. Salvo que se haya concluido un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 67 ó 72, de ejercitarse contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima una única acción nacida del mismo suceso, dicha acción sólo podrá ejercitarse ante un tribunal determinado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 66 como en el artículo 68. De no existir tal tribunal, la acción podrá ejercitarse únicamente ante un tribunal designado conforme a lo previsto en el apartado b) del artículo 68, de existir alguno.

2. Salvo cuando exista un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 67 ó 72, un porteador o una parte ejecutante marítima que ejerce una acción declarativa de la inexistencia de responsabilidad o

cualquier otra acción que prive a una persona de su derecho a elegir el foro con arreglo a lo previsto en los artículos 66 ó 68, deberá retirar dicha acción a instancia del demandado, una vez que éste haya elegido un tribunal con arreglo a lo previsto en los artículos 66 ó 68, según cual sea aplicable, ante el que pueda volverse a ejercitar la acción.

*Artículo 72. Acuerdos posteriores al nacimiento de una controversia y jurisdicción en casos de comparecencia del demandado*

1. Una vez surgida una controversia, las partes podrán convenir en resolverla ante cualquier tribunal competente.
2. Todo tribunal competente ante el que comparezca el demandado, sin impugnar su competencia de conformidad con la ley del foro, será competente para conocer de la controversia.

*Artículo 73. Reconocimiento y ejecución*

1. Toda resolución emitida por un tribunal que goce de competencia con arreglo al presente Convenio deberá ser reconocida y ejecutada en otro Estado Contratante, de acuerdo con la ley de dicho Estado, siempre y cuando uno y otro Estado hayan efectuado una declaración conforme a lo previsto en el artículo 74.
2. Un tribunal podrá denegar el reconocimiento y la ejecución de una resolución judicial, basándose en cualquier motivo para denegar ese reconocimiento o ejecución previsto en la ley del foro.
3. El presente capítulo no afectará a la aplicación de las normas de una organización regional de integración económica que sea parte en el presente Convenio, en lo concerniente al reconocimiento o la ejecución de sentencias entre Estados miembros de dicha organización regional, con independencia de que dichas normas hayan sido adoptadas antes o después del presente Convenio.

*Artículo 74. Aplicación del capítulo 14*

Sólo quedarán obligados por el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren, de conformidad con lo previsto en el artículo 91, que sus normas serán obligatorias para ellos.

## CAPÍTULO 15. ARBITRAJE

*Artículo 75. Acuerdos de arbitraje*

1. A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar que toda controversia que pueda plantearse en relación con el transporte de las mercancías bajo el presente Convenio será sometida a arbitraje.
2. El procedimiento arbitral deberá tener lugar, a elección de la persona que dirija una reclamación contra el porteador, en:
  - a) algún lugar designado al efecto en el acuerdo de arbitraje; o
  - b) cualquier otro lugar situado en un Estado en donde se encuentre alguno de los lugares siguientes:

- i) el domicilio del porteador,
- ii) el lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte,
- iii) el lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte, o
- iv) el puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque.

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

- a) haya sido individualmente negociado; o
- b) advierta de manera visible de la existencia de un acuerdo de arbitraje, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen en donde figure.

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

- a) el lugar del arbitraje designado en el acuerdo esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado b) del párrafo 2 del presente del artículo,
- b) el acuerdo de arbitraje figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte,
- c) dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el lugar del arbitraje, y
- d) la ley aplicable prevea que dicha persona puede quedar obligada por el acuerdo de arbitraje.

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

*Artículo 76. Acuerdo de arbitraje en el transporte no regular*

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

- a) la aplicación del artículo 7; o
- b) la incorporación del régimen del presente Convenio en un contrato de transporte que, por lo demás, no esté incluido en su ámbito de aplicación, voluntariamente realizada por las partes.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, todo acuerdo de arbitraje que figure en un documento de transporte o documento

electrónico de transporte al que sea aplicable el presente Convenio a tenor del artículo 7 se registrará por lo dispuesto en el presente capítulo, a no ser que dicho acuerdo:

a) identifique a las partes en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio a tenor de lo dispuesto en su artículo 6, e indique la fecha de dicho contrato, y

b) incorpore por remisión específica la cláusula compromisoria incluida en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio.

*Artículo 77. Acuerdo de arbitraje posterior al nacimiento de una controversia*

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

*Artículo 78. Aplicación del capítulo 15*

Sólo quedarán obligados por el presente capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren, de conformidad con lo previsto en el artículo 91, que sus normas serán obligatorias para ellos.

## CAPÍTULO 16. VALIDEZ DE LAS CLÁUSULAS CONTRACTUALES

*Artículo 79. Disposiciones generales*

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

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

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

c) disponga la cesión al porteador, o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 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 destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario previstas en el presente Convenio; o que

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



*Artículo 80. Normas especiales relativas a los contratos de volumen*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 79, y en las relaciones entre el porteador y el cargador, en todo contrato de volumen al que sea aplicable el presente Convenio cabrá estipular derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en el presente Convenio.

2. Toda condición que se aparte del régimen del presente Convenio conforme a lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo, será vinculante únicamente cuando:

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

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

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

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

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

4. El párrafo 1 del presente artículo no será aplicable a los derechos y las obligaciones prescritas en los apartados a) y b) del artículo 14 y en los artículos 29 y 32, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de dichas obligaciones o derivada de algún acto u omisión de los mencionados en el artículo 61.

5. Siempre que se cumplan los requisitos del párrafo 2 del presente artículo, las condiciones del contrato de volumen que se aparten del régimen del presente Convenio serán aplicables entre el porteador y una persona distinta del cargador si:

a) dicha persona recibió información que indicaba de manera visible que el contrato de volumen contiene tales condiciones y consintió expresamente en quedar vinculada por ellas, y

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

6. La parte que invoque alguna condición que se aparte del régimen del presente Convenio deberá probar que se cumplen todos los requisitos prescritos para su validez.

*Artículo 81. Normas especiales relativas a los animales vivos  
y a algunas otras mercancías*

No obstante lo dispuesto en el artículo 79 y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 80, el contrato de transporte podrá excluir o limitar las obligaciones o la responsabilidad tanto del porteador como de una parte ejecutante marítima, siempre y cuando:

a) las mercancías transportadas sean animales vivos, si bien dicha limitación o exclusión carecerá de efecto si el reclamante prueba que la pérdida o el daño de las mercancías o el retraso en su entrega son resultado de algún acto u omisión del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 18, cometido con la intención de causar la pérdida o el daño de las mercancías, o la pérdida derivada del retraso, o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida o daño, o la pérdida ocasionada por el retraso, probablemente se produciría; o

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

**CAPÍTULO 17. MATERIAS NO REGULADAS POR EL PRESENTE CONVENIO**

*Artículo 82. Convenios internacionales aplicables al transporte de  
mercancías por otros modos de transporte*

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

a) cualquier convenio aplicable al transporte aéreo de mercancías en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable a algún tramo del contrato de transporte;

b) cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por carretera en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías cargadas en un vehículo de transporte por carretera que sea transportado a bordo de un buque;

c) cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por ferrocarril en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte marítimo de mercancías complementario del transporte por ferrocarril; o

d) cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por vías navegables interiores en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías sin trasbordo por vías navegables interiores y por mar.

*Artículo 83. Limitación global de la responsabilidad*

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

*Artículo 84. Avería gruesa*

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

*Artículo 85. Pasajeros y su equipaje*

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

*Artículo 86. 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 su Protocolo adicional de 28 de enero de 1964 y por sus Protocolos de 16 de noviembre de 1982 y de 12 de febrero de 2004, a la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares de 21 de mayo de 1963, enmendada por el Protocolo Común, de 21 de septiembre de 1988, relativo a la aplicación de la Convención de Viena y del Convenio de París, así como por el Protocolo de Enmienda de la Convención de Viena de 1963 sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 12 de septiembre de 1997, o al Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares, de 12 de septiembre de 1997, así como con arreglo a toda enmienda de dichos convenios o convenciones y a cualquier otro convenio o convención futura relativa a la responsabilidad del explotador de una instalación nuclear por daños causados por un accidente nuclear; o

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

## CAPÍTULO 18. DISPOSICIONES FINALES

*Artículo 87. Depositario*

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

*Artículo 88. Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión*

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

*Artículo 89. Denuncia de otros convenios*

1. Todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, y que sea parte en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; o en el Protocolo, firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979, por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque conforme fue modificado por el Protocolo del 23 de febrero de 1968, deberá denunciar simultáneamente dicho Convenio Internacional y su protocolo o protocolos de modificación en los que sea parte, mediante notificación al respecto enviada al Gobierno de Bélgica que incluya la declaración de que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado.
2. Todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, y sea parte en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, deberá denunciar simultáneamente dicho Convenio, mediante notificación al respecto enviada al Secretario General de las Naciones Unidas que incluya la declaración de que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado.
3. A los efectos del presente artículo, las ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones o adhesiones efectuadas respecto del presente Convenio por Estados parte en los instrumentos enumerados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, que sean notificadas al depositario después de que el presente Convenio haya entrado en vigor, no surtirán efecto hasta que las denuncias de tales instrumentos que dichos Estados deban realizar hayan surtido efecto. El depositario del presente Convenio consultará con el Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario de los instrumentos indicados en el párrafo 1 del presente artículo, a fin de lograr la necesaria coordinación a este respecto.

*Artículo 90. Reservas*

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

*Artículo 91. Procedimiento y efecto de las declaraciones*

1. Las declaraciones permitidas por los artículos 74 y 78 podrán ser efectuadas en cualquier momento. Las declaraciones iniciales permitidas por el artículo 92, párrafo 1, y por el artículo 93, párrafo 2, deberán ser efectuadas en el momento de procederse a la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. No cabrá efectuar ninguna otra declaración en el marco del presente Convenio.
2. Toda declaración efectuada en el momento de la firma deberá ser confirmada en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación.
3. Toda declaración y su confirmación deberán hacerse por escrito y deberán ser notificadas oficialmente al depositario.
4. Toda declaración surtirá efecto simultáneamente a la entrada en vigor del presente Convenio respecto del Estado que sea autor de la misma. No obstante, toda declaración que sea notificada oficialmente al depositario con posterioridad a dicha entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses a partir de la fecha de su recepción por el depositario.
5. Todo Estado que haga una declaración en el marco del presente Convenio podrá retirarla en cualquier momento mediante una notificación oficial que deberá enviar por escrito al depositario. El retiro o, cuando esté permitida, la modificación de una declaración surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses a partir de la fecha en que el depositario reciba la notificación al respecto.

*Artículo 92. 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. Cuando un Estado Contratante haya declarado, conforme a lo previsto en este artículo, que el presente Convenio será aplicable a una o más de sus unidades territoriales, pero no a todas, se considerará, para los fines del presente Convenio, que todo lugar situado en una unidad territorial a la que el Convenio no sea aplicable no está situado en un Estado Contratante.
4. Si un Estado Contratante no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 del presente artículo, el Convenio será aplicable a todas las unidades territoriales de ese Estado.

*Artículo 93. Participación de organizaciones regionales de integración económica*

1. Toda organización regional de integración económica que esté constituida por Estados soberanos y que goce de competencia sobre ciertos asuntos que se rijan por el presente Convenio podrá igualmente firmar, ratificar, aceptar o aprobar el

presente Convenio o adherirse a él. La organización regional de integración económica tendrá, en ese caso, los derechos y obligaciones de un Estado Contratante en la medida en que goce de competencia sobre algún asunto que se rijan por el presente Convenio. En toda cuestión respecto de la que resulte relevante, en el marco del presente Convenio, el número de Estados Contratantes, la organización regional de integración económica no contará como Estado Contratante que deba añadirse al número de sus Estados miembros que sean Estados Contratantes.

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

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

#### *Artículo 94. Entrada en vigor*

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

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

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

#### *Artículo 95. Revisión y enmienda*

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

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

#### *Artículo 96. Denuncia del presente Convenio*

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

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida

por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto al expirar ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en [Rotterdam (Países Bajos)], 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.

## Apéndice

### Nueva numeración de los artículos del proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo

<i>Número actual (anexo I del presente documento)</i>	<i>Número anterior del artículo (A/CN.9/645)</i>
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
Suprimido	13
13	14
14	15
15	16
16	17
17	18
18	19
19	20
20	21
21	22
22	23
23	24
24	25
25	26
26	27
27	28
28	29
29	30
30	31
31	32
32	33
33	34
34	35
Suprimido	36
35	37
36	38



---

<i>Número actual (anexo I del presente documento)</i>	<i>Número anterior del artículo (A/CN.9/645)</i>
37	39
38	40
39	41
40	42
41	43
42	44
43	45
44	46
45	47
46	48
47	49
48	50
49	51
50	52
51	53
52	54
53	55
54	56
55	57
56	58
57	59
58	60
59	61
60	62
61	63
62	64
63	65
64	66
65	67
66	68
67	69
68	70
69	71
70	72
71	73
72	74
73	75
74	76
75	77
76	78
77	79
78	80
79	81
80	82
81	83

---

<i>Número actual (anexo I del presente documento)</i>	<i>Número anterior del artículo (A/CN.9/645)</i>
82	84
83	85
84	86
85	87
86	88
87	89
88	90
89	91
90	92
91	93
92	94
93	95
94	96
95	97
96	98

---

## Anexo II

### **Carta de 5 de junio de 2008 enviada por el Ministro de Transporte de los Países Bajos, el Alcalde de Rotterdam y el Consejo Directivo del Puerto de Rotterdam y dirigida a los delegados asistentes al 41º período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional<sup>a</sup>**

Tras largos años de ardua labor en el seno del Grupo de Trabajo III, cabe esperar que, en el curso del presente período de sesiones de la Comisión, se ultime y apruebe el texto del nuevo convenio para el transporte marítimo de mercancías. Es más que probable que, al finalizar el presente período de sesiones, la mayoría de los asistentes darán un suspiro de alivio, al tiempo que confiarán en que su labor haya contribuido a la unificación y modernización del derecho marítimo al servicio de todos los interesados en el desarrollo del comercio mundial y de los medios de transporte que obran a su servicio.

Los Países Bajos y muchas de sus principales corporaciones marítimas, entre las que cabe citar al Municipio y al Puerto de Rotterdam han apreciado en sumo grado la iniciativa de la CNUDMI y han apoyado la labor de las delegaciones que han participado a lo largo de los años en la preparación y negociación de este importante instrumento. Ahora que la tarea parece llegar a su fin, sería un honor para los firmantes de esta carta, es decir, para el Ministro de Transporte de los Países Bajos, el Alcalde de Rotterdam y el Consejo Directivo del Puerto de Rotterdam invitarles a todos ustedes a que acudan al puerto de Rotterdam y participen en una serie de actos organizados para celebrar la aprobación del nuevo Convenio. De decidirlo así la Asamblea General de las Naciones Unidas, cabría incluir en el marco de esta celebración la ceremonia de firma del nuevo Convenio.

Cabe adelantar a este respecto el siguiente programa preliminar:

- Lunes 14 de septiembre de 2009

Seminario que se celebrará bajo el patrocinio de la CNUDMI y del Comité Marítimo Internacional (CMI) con la participación de eminentes oradores elegidos entre autoridades reconocidas en este campo del mundo entero acerca de temas del nuevo convenio;

- Martes 15 de septiembre de 2009

Cabrá dedicar este día a excursiones portuarias y otros asuntos de interés práctico o privado;

- Miércoles 16 de septiembre de 2009

Cabrá celebrar una sesión extraordinaria de la Asamblea General de las Naciones Unidas en la que se daría a los delegados la oportunidad de expresar su opinión autorizada acerca del futuro del nuevo Convenio, y durante la cual los delegados

<sup>a</sup> La presente carta se transmite conforme fue recibida (A/CN.9/XLI/CRP.3).

tendrán la posibilidad de firmar oficialmente el texto del Convenio. A continuación, el Secretario de la CNUDMI podría dirigir la palabra a la prensa.

Nos encontramos ya en una fase avanzada de la negociación abierta con los propietarios de s.s. “Rotterdam”, el famoso transatlántico de vapor de la Holland-America Line, con miras a que la mayor parte de los actos se celebren a bordo de dicho buque.

Nos sería sumamente grato que nos hiciera el honor de aceptar nuestra invitación. Puede contar con que haremos lo posible por hacer que su estancia de tres días sea lo más grata posible y sirva así de reconocimiento de su ardua y meritoria labor en la preparación del nuevo convenio, a lo largo de todos estos años.

Les saludan atentamente,

[Firmado]

Camiel Eurlings

Ministro de Transporte, Obras Públicas y Gestión Hídrica

[Firmado]

Ivo Opstelten

Alcalde de Rotterdam

[Firmado]

Hans Smits

Consejo Directivo del Puerto de Rotterdam

## Anexo III

### Lista de documentos presentados a la Comisión en su 41º período de sesiones

<i>Signatura</i>	<i>Título o descripción</i>
A/CN.9/640	Informe del Grupo de Trabajo I (Contratación Pública) sobre la labor de su 12º período de sesiones (Viena, 3 a 7 de septiembre de 2007)
A/CN.9/641	Informe del Grupo de Trabajo sobre Arbitraje y Conciliación acerca de la labor de su 47º período de sesiones (Viena, 10 a 14 de septiembre de 2007)
A/CN.9/642	Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor realizada en su 20º período de sesiones (Viena, 15 a 25 de octubre de 2007)
A/CN.9/643	Informe del Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) sobre la labor realizada en su 33º período de sesiones (Viena, 5 a 9 de noviembre de 2007)
A/CN.9/644	Programa provisional con anotaciones y calendario de reuniones del 41º período de sesiones
A/CN.9/645	Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor de su 21º período de sesiones (Viena, 14 a 25 de enero de 2008)
A/CN.9/646	Informe del Grupo de Trabajo sobre Arbitraje y Conciliación acerca de la labor de su 48º período de sesiones (Nueva York, 4 a 8 de febrero de 2008)
A/CN.9/647	Informe del Grupo de Trabajo V (Régimen de la Insolvencia) sobre la labor realizada en su 34º período de sesiones (Nueva York, 3 a 7 de marzo de 2008)
A/CN.9/648	Informe del Grupo de Trabajo I (Contratación Pública) sobre la labor de su 13º período de sesiones (Nueva York, 7 a 11 de abril de 2008)
A/CN.9/649	Informe del Grupo de Trabajo VI (Garantías Reales) sobre la labor realizada en su 13º período de sesiones (Nueva York, 19 a 23 de mayo de 2008)
A/CN.9/650	Bibliografía de obras recientemente publicadas relativas a la labor de la CNUDMI
A/CN.9/651	Nota de la Secretaría sobre la situación actual de las convenciones y leyes modelo
A/CN.9/652	Nota de la Secretaría sobre cooperación y asistencia técnicas
A/CN.9/653	Nota de la Secretaría sobre el reglamento y los métodos de trabajo de la CNUDMI
A/CN.9/654	Nota de la Secretaría sobre facilitación de la cooperación, la comunicación directa y la coordinación de los procedimientos de insolvencia transfronterizos
A/CN.9/655	Nota de la Secretaría sobre posible labor futura en materia de comercio electrónico: cuestiones jurídicas que plantea la introducción y la gestión de ventanillas únicas en el comercio internacional
A/CN.9/656 y Add.1	Nota de la Secretaría sobre el informe sobre la encuesta acerca de la ejecución legislativa de la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Nueva York, 1958)
A/CN.9/657 y Add.1	Nota de la Secretaría sobre las actividades que actualmente llevan a cabo las organizaciones internacionales para armonizar y unificar el derecho mercantil internacional

<i>Signatura</i>	<i>Título o descripción</i>
A/CN.9/657/Add.2	Nota de la Secretaría sobre las actividades en curso de las organizaciones internacionales relativas a la armonización y unificación del derecho aplicable a la contratación pública
A/CN.9/658 y Add.1 a 14	Proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo: recopilación de observaciones presentadas por gobiernos y organizaciones intergubernamentales
A/CN.9/659 y Add.1 y 2	Indicadores de fraude comercial (A/CN.9/624, A/CN.9/624/Add.1, y A/CN.9/624/Add.2): recopilación de las observaciones formuladas por gobiernos y organizaciones internacionales
A/CN.9/660 y Add.1 a 5	Nota de la Secretaría sobre el reglamento y métodos de trabajo de la CNUDMI: observaciones recibidas de los Estados miembros
A/CN.9/661 y Add.1 a 3	Nota de la Secretaría sobre la solución de controversias comerciales: recomendación relativa a la interpretación del párrafo 2) del artículo II y del párrafo 1) del artículo VII de la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Nueva York, 1958) (“la Convención de Nueva York”): recopilación de las observaciones formuladas por los gobiernos
A/CN.9/662	Nota de la Secretaría sobre la solución de controversias comerciales : revisión del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI: observaciones presentadas por el Gobierno del Canadá
A/63/6 (Prog. 6)	Proyecto de marco estratégico para el período 2010-2011. Segunda parte: plan por programas bienal, Programa 6, Asuntos jurídicos
A/CN.9/XLI/CRP.3	Nota de la Secretaría por la que se transmite la carta de 5 de junio de 2008 enviada por el Ministro de Transporte de los Países Bajos, el Alcalde de Rotterdam y el Consejo Directivo del Puerto de Rotterdam y dirigida a los delegados asistentes al 41º período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional



